BORDERLINE INSECURE

Canada's Land Border Crossings are Key to Canada's Security and Prosperity. Why the Lack of Urgency to Fix Them? What Will Happen If We Don't?

An Interim Report by the Senate Committee on National Security and Defence

June 2005

MEMBERSHIP

38th Parliament – 1st Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*
The Honourable J. Michael Forrestall, *Vice-Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins
The Honourable Tommy Banks
The Honourable Jane Cordy
The Honourable Joseph A. Day
The Honourable Michael A. Meighen
The Honourable Jim Munson
The Honourable Pierre Claude Nolin

*The Honourable Jack Austin P.C. (or the Honourable William Rompkey, P.C.)
*The Honourable Noël A. Kinsella (or the Honourable Terry Stratton)

**Ex Officio Members*

Other Senators who participated during the 38th Parliament – 1st Session:

The Honourable Senators:

The Honourable Ione Christensen
The Honourable Anne C. Cools
The Honourable Percy Downe
The Honourable Rose-Marie Losier-Cool
The Honourable John Lynch-Staunton
The Honourable Terry M. Mercer
The Honourable Wilfred P. Moore
The Honourable Donald H. Oliver
The Honourable Gerard A. Phalen
The Honourable William Rompkey
The Honourable Peter A. Stollery
The Honourable David Tkachuk
The Honourable Marilyn Trenholme Counsell

MEMBERSHIP

37th Parliament – 3rd Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*
The Honourable J. Michael Forrestall, *Vice-Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins
The Honourable Tommy Banks
The Honourable Jane Cordy
The Honourable Joseph A. Day
The Honourable Michael A. Meighen
The Honourable Jim Munson
The Honourable David P. Smith, P.C.

*The Honourable Jack Austin P.C. (or the Honourable William Rompkey, P.C.)
*The Honourable John Lynch-Staunton (or the Honourable Noël A. Kinsella)

**Ex Officio Members*

MEMBERSHIP

37th Parliament – 2nd Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*
The Honourable J. Michael Forrestall, *Vice-Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins
The Honourable Tommy Banks
The Honourable Jane Cordy
The Honourable Joseph A. Day
The Honourable Michael A. Meighen
The Honourable David P. Smith, P.C.
The Honourable John (Jack) Wiebe

*The Honourable Sharon Carstairs P.C. (or the Honourable Fernand Robichaud, P.C.)
*The Honourable John Lynch-Staunton (or the Honourable Noël A. Kinsella)

**Ex Officio Members*

105-07591/

MEMBERSHIP

37th Parliament – 1st Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*
The Honourable J. Michael Forrestall, *Vice-Chair*

and

The Honourable Norman K. Atkins
The Honourable Tommy Banks
The Honourable Jane Cordy
The Honourable Joseph A. Day
The Honourable Laurier L. LaPierre
The Honourable Michael A. Meighen
The Honourable John (Jack) Wiebe

*The Honourable Sharon Carstairs P.C. (or the Honourable Fernand Robichaud, P.C.)
*The Honourable John Lynch-Staunton (or the Honourable Noël A. Kinsella)

**Ex Officio Members*

TABLE OF CONTENTS

CHAPTER I 1

Canada-U.S. Land Border Crossings: Why Canadians Should Worry 1

CHAPTER II 5

Rethinking the Big Picture 5

CHAPTER III 19

Human Challenges 19

CHAPTER IV 37

Operational Challenges 37

CHAPTER V 45

Backing up Infrastructure – Key to the Economies of Canada and the U.S. 45

CHAPTER VI 63

Afterward 63

APPENDIX I 67

Order of Reference 67

APPENDIX II 69

Index of Recommendations 69

APPENDIX III 73

Who the Committee Heard From 73

APPENDIX IV 127

66 Questions – Border Security 127

APPENDIX V 157

Map of Land Border Crossings in Canada 157

APPENDIX VI 161

History of the Evolution of the Canada Border Services Agency 161

APPENDIX VII 163

Organizational Chart of the CBSA 163

APPENDIX VIII 165

Diagram of a Typical Land Border Crossing 165
APPENDIX IX 169
Comparison of Reverse Inspection vs. Land Pre-Clearance 169
APPENDIX X 171
Summary of Main Issues to be Resolved with Regards to Land Pre-Clearance 171
APPENDIX XI 173
ModuSpec Risk Analysis Comparison 173
APPENDIX XII 183
Chart Documenting the Construction Timeline to 2013 183
APPENDIX XIII 185
Windsor-Detroit Crossings and Crossing Corridor Alternatives 185
APPENDIX XIV 187
Senate Law Clerk's Opinion on the Constitutionality of US-style Legislation 187
APPENDIX XV 193
Biographies of Committee Members 193
APPENDIX XVI 205
Biographies of the Committee Secretariat 205

CHAPTER I

Canada-U.S. Land Border Crossings: Why Canadians Should Worry

If terrorists wanted to cripple Canada and simultaneously hobble the United States, where would they most likely strike?

The Parliament Buildings? The James Bay hydro-electric project? The Pickering nuclear reactor? All good targets. But not the best.

If somebody really wanted to tear into Canada's political and economic future and wound the Americans at the same time, an optimal target might well be the Ambassador Bridge in Windsor, Ontario.

One very possible result: a continent-wide shutdown of the border. What would a shutdown of Canada's land border with the United States mean?

One only has to ponder the fact that 87 per cent of Canada's exports go to the United States,[1] the majority of which is transported by truck.[2] One in four jobs in Ontario – Canada's most powerful economic engine – depends on exports to the United States. Two-way trade between the two countries is worth more than a billion U.S. dollars a day.[3]

Canada's beef cattle and softwood lumber industries are suffering enormously because of trade restrictions with the United States. A border shutdown would multiply Canada's problems by a number that nobody in Canada likes to think about. We should.

---

[1] The statistic is for 2002. See Industry Canada, "More Important than was Thought: A Profile of Canadian Small Business Exporters - Detailed Results," (December 23, 2004). Available at: http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/insbrp-rppe.nsf/en/rd00970e.html. Last visited: April 14, 2005. Canada's exports to the U.S. of goods and services totalled $382.1 billion in 2002. See Department of Foreign Affairs and International Trade, "Fifth Annual Report on Canada's State of Trade: Trade Update," (Ottawa: March 2004): 4. http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/pdf/SOT-2004-en.pdf . Last visited: May 11, 2005.

[2] Approximately 14 million commercial trucks cross the Canada-U.S. border each year, which accounts for approximately 70% of Canada-U.S. trade. Commercial truck traffic is expected to increase by 118% over the next 30 years.

[3] Canada's two-way trade with the U.S. averages over $600 billion (CDN) annually. The total value of trade moved by land between Canada and the U.S. was $482.2 billion (CDN) in 2001. Source: *Federal Law Enforcement at the Borders and Ports of Entry: Challenges and Solutions*, Report of the Subcommittee on Criminal Justice, Drug Policy, and Human Resources, U.S. House of Representatives Committee on Government Reform, 107th Congress, 2nd Sess., (Washington, D.C.: July 2002) 18.

Our Border Dilemma

The lack of sufficient movement on infrastructure issues related to the Canada-U.S. border is hurting the Canadian economy and it will hurt it more in the future. It is estimated that every four hour delay at the Windsor-Detroit crossing costs the Ontario economy $7 million (CDN) in lost production and the Michigan economy $14.3 million (CDN).[4]

Without changes, congestion and delay at the Windsor-Detroit crossing will cost an estimated $20.8 billion (CDN) a year by 2030.[5]

Everybody has recognized the need to improve security since September 11th, 2001. But increasing security, without improving border mechanisms, tends to slow traffic, with obvious economic consequences.

The solution is to not treat security and trade as an either/or proposition. The border needs to be fluid *and* secure. The only way to increase security and ensure fluidity is to address *personnel, operational* and *infrastructure* challenges.

You can't guarantee fluidity without adequate security, because a disaster could bring the border grinding to a halt – especially with the lack of backup at vital crossings.

This isn't earth-shattering analysis. It has been the essence of bilateral discussions between Canada and the United States since September 11, 2001. It is at the heart of the Smart Border Declaration that was signed in December 2001

---

[4] The basic assumption behind the $7 million (CDN) and $14.3 million (CDN) figures are that border delays interrupt time-sensitive supply-chains leading to temporary losses in industrial production. The segments of the Canadian economy most likely to experience production delays and costs due a 4-hour border delay as of September 2003 were: Animal/Plant - $1,400,971; Forest - $970,970; Metal - $1,373,229; Machinery/Electronics - $1,553,552; Autos - $804,518; and Other - $915,486 (total = $7,018,726 CDN). The segments of the United States economy most likely to experience production delays and costs due a 4-hour border delay as of September 2003 were: Animal/Plant - $221,936; Forest - $332,904; Metal - $1,179,035; Machinery/Electronics - $1,220,648; Autos - $10,361,637; and Other - $1,012,583 (total = $14,300,000 CDN or $10,310,000 USD). Source: Michael H. Belzer, "The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure," Report Commissioned by the Detroit River Tunnel Partnership, (November 2003): 49-50, 53. Available at: http://www.culma.wayne.edu/pubs/belzer/20031103%20Jobs_Tunnel_Econom.pdf. Last visited: May 11, 2005.
According to a recent Ontario Chamber of Commerce member survey, most respondents said that they experience delays of 1 to 2 hours almost daily. The length of delay at the border is difficult to predict. This makes it impossible to plan for delays in advance and helps explain why delays are so costly. See Ontario Chamber of Commerce, Cost of Border Delays to Ontario (May 2004), 6. Available at:
http://www.occ.on.ca/2policysubmissions/OCC%20Borders%20Cost%20Study%20(ONTARIO).pdf. Last visited: May 11, 2005.

[5] Canada-United States-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership, "Planning / Need and Feasibility Study – Regional and National Economic Impact of Increasing Delay and Delay-Related Costs at the Windsor-Detroit Crossings – Final Report," Report prepared by HLB Decision Economics Inc., (January 2004) 47.

and the Security and Prosperity Partnership which emerged from the March 2005 meetings in Waco, Texas between Prime Minister Martin, and Presidents Bush and Fox.

Why This Report?

Our Committee, as part of its series of reports investigating Canadian security since September 11, 2001, has spent more than three years examining the strengths and weaknesses of how Canada handles security at crossings between Canada and the United States.

In past reports, the Committee has addressed vulnerabilities at Canada's airports and sea ports and along our coastlines. But no vulnerabilities stand out like those at our land border crossings.

Some limited progress has been made in lessening the likelihood of disasters at those crossings, and more was promised in the federal government's February 2005 budget.

However, our general assessment is that much more progress should have been forthcoming by now, on both sides of the border, in the more than three and a half years since 9/11.

How this report is structured

Chapter II focuses on rethinking the big picture. How can we adjust our priorities to make our land border crossings do what we need them to do?

Chapter III focuses on human challenges. Are our borders being monitored by enough personnel, trained and equipped to an appropriate level?

Chapter IV focuses on operations. Are the systems we have in place serving us well?

Chapter V focuses on infrastructure challenges at Windsor-Detroit. Why is this crossing so critical? Is there enough urgency on this file? How can we expedite the construction of any new crossings?

Chapter VI focuses on the Committee's future direction.

CHAPTER II

Rethinking the Big Picture

What Roles Should Border Crossings Play?

1. Is Canada using the border as a security chokepoint as effectively as it could? ***No.***

2. Is Canada diverting too much time and too many resources to collecting revenue at the border from individuals? ***Yes.***

3. Is Canada focusing the mission of the border agency properly? ***No.***

4. Do Canadians have a sufficient understanding of how well or poorly border initiatives work? ***No.***

Beyond the nuts and bolts of improving border mechanisms by increasing the skills of personnel, upgrading operational systems and reinforcing infrastructure, we need to reconsider the whole concept of how to make land border crossings work as well as they can for Canadians. What should be the primary mission of these crossings? And how will Canadians know whether their government is using these crossings to the best advantage of our citizens?

The Committee's conclusions are that:

1. **"The border" represents a rare opportunity for society, through government, to monitor and assess who and what comes and goes. It should not be wasted.**

2. **To take advantage of that opportunity, the government needs to continue the shift of border priorities that has already begun away from revenue generation and toward security.**

3. **Ordinary Canadians do not have any way of knowing how effectively border security policies are being implemented. They should.**

CONCLUSION 1: "The Border" is an opportunity. It shouldn't be wasted.

Border crossings, of course, are meant to move people and goods efficiently from one country to the other. But there are other uses for the border, and the Committee believes that ensuring the well-being of Canadians should be at the top of the list. The government uses crossings to search for wanted persons or illegal entrants, prevent the importation of illegal commodities such as handguns, food and drugs, and to collect tariffs and taxes on goods purchased in the other country.

The Opportunity Our Border Crossings Provide

Bad things happen in every society, and bad people often get away with doing bad things. There are limits to taking measures to prevent this. The first is the rights and freedoms guaranteed to everyone in Canada: without reasonable and probable cause, the police generally do not probe and question a person's behavior. The second is that law enforcement resources are limited.

Given those two restrictions, there are few opportunities, either in Canada or the United States, for face-to-face encounters between those charged with preserving societies and their institutions, and those attempting to corrupt or destroy those institutions. Someone with ulterior motives traveling between the far southern United States and the northern reaches of Canada could pretty well get away with anonymity – barring a confrontation with the law – were it not for our land border crossings.

Border crossings offer a nation its best chance to take a look at who and what is coming in. Border crossings provide border inspectors a chance to go eye-to-eye with those individuals intent on causing harm to Canadian society. It isn't a perfect opportunity – in most cases the time to appraise a traveler won't last more than 30 seconds. But it does allow trained officers to scrutinize the approximately 71 million people who cross the Canada-U.S. border every year. The opportunity to scrutinize people efficiently, intelligently and fairly can be squandered if proper training, resources and systems are not in place. They should be there.

Securing North America

Some argue that Canada and the United States should remove all border barriers between them and establish a security perimeter around North America.[6] There is some logic to this. Because of the length of the land border and the interdependent nature of the connections between Canada and the United States, it makes sense to identify and eliminate threats as far away from the continent as possible before they become security concerns at home.

The Committee supports the idea of a continental security perimeter, ***but*** moving beyond that to a European-style customs union would virtually eliminate the U.S.-Canada border. We need the border, partially for security reasons. The land border and its crossings provide us with natural chokepoints that work to protect both Canada and the United States. The border itself is a necessary separation of two discrete societies; and border crossings are valuable for monitoring the movement of people and goods between those societies to ensure that only legitimate people and goods pass back and forth.

The Committee believes that an essentially borderless North America would undermine Canadian security in two ways.

For a start, consider the challenges being faced by the European Union since the introduction of the Schengen Agreement – the agreement which allows travelers in participating countries to cross international frontiers without having to undergo personal inspections.[7] The agreement has devolved European security to the point where the security of all of these countries is no stronger than that of the weakest country. Focusing on the North American perimeter while easing up on the border between Canada and the United States would create a similar situation.

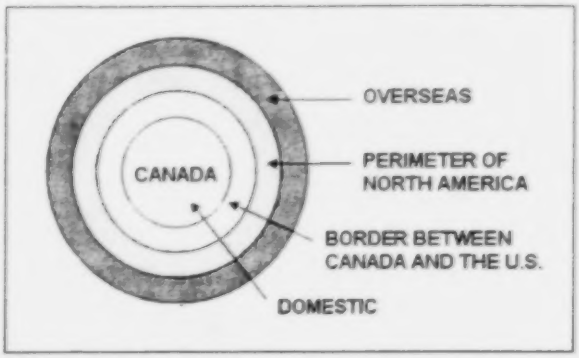
Second, it would undermine Canada's strategy of layered defence which the Committee strongly supports. Layered defence involves:

---

[6] See for example, Independent Task Force on the Future of North America, "Creating a North American Community," Chairman's Statement (March 15, 2005), 10. Available at: http://www.cfr.org/pdf/NorthAmerica_TF_eng.pdf. Last visited: April 28, 2005.

[7] The Schengen Agreement was signed in 1985 and expanded into the Schengen Convention and Schengen *acquis* in 1995. The EU signatories are Austria, Belgium, Denmark, France, Finland, Germany, Greece, Portugal, Italy, Sweden, Luxembourg, Spain, and the Netherlands. Norway and Iceland are non-EU parties to the Convention. Ireland and the United Kingdom are not parties to the agreements, but they may take part in some or all of its provisions. The 10 countries that joined the EU in 2004 are not yet full operational members of the Schengen area. Cited from: "Glossary--Schengen Agreement and Convention" (European Communities, 1995-2005) Available at: http://europa.eu.int/scadplus/glossary/schengen_agreement_en.htm. Last visited: May 25, 2005.

- responding to threats before they reach North America – damage at home can be avoided when the action takes place as far away from Canada as possible;



- defending the perimeter of North America;
- maintaining the border between Canada and the United States, by inspecting those who cross between them; and,
- monitoring threats and vulnerabilities within Canada itself.

Those four layers of defence need to be optimized. They complement one another. Easing up at the Canada-U.S. land border would weaken the strategy.

Border security works for Canadians. There are elements of U.S. society that Canadians wish to keep at bay – for example, the American gun culture. The borders have served as a useful tool here: the Canada Border Services Agency seized 5,446 firearms at the Canadian-U.S. border between 2000 and 2004.[8]

It also works for Americans. The Canada-U.S. border allows U.S. authorities to scrutinize people and to try to minimize their worst fear – terrorists coming to America from elsewhere. That works for them and works for us – the false accusation that the 9/11 terrorists came from Canada did our image and our economy great harm.

Both countries are also protected from the movement of illicit drugs.

With good border security, we can protect our own country as well as be a good neighbour to a country that is vitally important to Canadians, politically and economically.

All these factors led the Committee to two conclusions about how Canada should be maximizing the potential of the Canada-U.S. border.

[8] Canada Border Services Agency, "Response to the Standing Senate Committee on National Security and Defence – 66 Questions – Border Security" (February 1, 2005): 9.

CONCLUSION 2: Security should be the primary mandate of the Canada Border Services Agency.

Canada's first customs office was created in 1788 to regulate trade along the Vermont-Canada border. Until the outbreak of World War I and the subsequent introduction of income taxes, revenue from Customs accounted for 75 percent of Canada's national revenue.[9] But by 2004, the $95.8 million the federal government collected in customs duties from travelers entering Canada[10] accounted for only 0.047 percent of the government's total revenue.[11]

Is collecting duties, tariffs and taxes at the border from companies and individuals the best use of CBSA personnel? Collecting custom import duties at the border was a major source of government revenues in the days before income taxes were introduced in 1917. But in fiscal year 2003-04 duties on goods carried by individual travelers accounted for less than one-tenth of one percent of total government revenue.

Given the importance to the Canadian economy of (a) moving people and vehicles quickly at our border crossings, and (b) providing optimal security at these crossings, the Committee believes that this question needs to be asked:

Is Canada devoting too much time, too much space and too many resources to checking people to see whether they shopped too much, when it could be putting that time, that space, and those resources towards the security of our economy?

The Committee believes that it is.

---

[9] Dave McIntosh, The Collectors: A History of Canadian Customs and Excise (Ottawa: Ministry of Supply and Services Canada, 1984) 133.

[10] Canada Border Services Agency, Comptrollership Branch. In 2003-04, the government collected approximately $76.65 million in customs import duties on personal goods for all travelers entering Canada from the United States. This amount does not include commercial customs duties and provincial and federal taxes, including the Goods and Services Tax / Harmonized Sales Tax (GST / HST).

[11] This figure does not include any GST or provincial taxes collected or excise duties on items such as tobacco and alcohol. See Department of Finance, "Federal Government Public Accounts, Table 3 – Budgetary Revenues," (October 2004). Available at: http://www.fin.gc.ca/frt/2004/frt04_1e.html#Table3. Last visited: April 14, 2005.

There are all kinds of ways for government to collect revenues, and they can be done without getting in the way of what should be the two main priorities of any government: first, to protect the physical well-being of its citizens; and second, to assure that the country is able to sustain an economic environment that provides opportunities for those citizens to better their lives. Focusing on security at border crossings – rather than the collection of duties on personal goods – would better serve both those priorities.

The need for a further culture shift

This focus would require a culture shift within the Canada Border Services Agency (CBSA). Canada's border personnel should not be consigned to the role of tax collectors. As things stand, however, collecting revenues takes up an inordinate amount of their time.

We acknowledge that there has been progress in placing emphasis on security. In 1998, for instance, Canada Customs and Revenue Agency officials (the predecessor agency to CBSA) were given the power of peace officers so they could enforce some specific laws under the Criminal Code, in addition to the powers they already enforced under the Customs Act.

On December 12, 2003, the government took another evolutionary step. It created the Canada Border Services Agency in the Department of Public Safety and Emergency Preparedness Canada. This brought together the Customs program from the Canada Customs and Revenue Agency, the Intelligence, Interdiction and Enforcement Program from Citizenship and Immigration Canada and the Imports Inspection Program from the Canadian Food Inspection Agency.[12]

National security is supposed to be one of CSBA's key missions, so those who speak for CBSA will tell you that security is already part of the agency's mandate.[13] Mission statements, unfortunately, don't always reflect reality. The testimony the Committee has heard and the information it has gathered from

[12] In October 2004, the government transferred further functions to CBSA, making it responsible for the on-going delivery of immigration operations at ports of entry. With this, the government completed the integration of customs, immigration, and food inspection personnel into an integrated border inspection corps. See Canada Border Services Agency, "Government of Canada announces transfer of certain functions between Citizenship and Immigration Canada and the Canada Border Services Agency," (October 12, 2004). Available at: http://www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/releases/2004/1012functions-e.html. Last visited: April 29, 2005.

[13] Canada Border Services Agency, "2005-2006 to 2007-2008 Estimates, Part III – Report on Plans and Priorities," (2005): 16-7.

CBSA officials and their employees suggest that security still ranks second to revenue gathering at Canada-U.S. land border crossings.

The Committee has seen little evidence that a stronger security culture has taken root. There appears to be a disconnect between senior managers at Headquarters in Ottawa and the management and operational personnel in the field.

The Next Step

The collection of duties, tariffs and taxes from individuals at border crossings should be de-emphasized. This would facilitate the necessary cultural shift within CBSA, and make Canadian-U.S. land border checkpoints more secure. More than eleven years after the North America Free Trade Agreement was signed – bringing these two countries into the brave new world of free trade – border officials should no longer be preoccupied with sorting out whether personal exemptions have been exceeded.

Enforcing compliance on what individuals purchase abroad and bring into the country has always been problematic. It is becoming increasingly more so with the growth of internet purchases.

Border officials told us that the amount of time they spend processing customs duties steals from the number of personnel deployed on the primary inspection line. For relatively little gain, it shifts the focus of border inspectors from security to tax collection. It doesn't give border inspectors a chance to use the small amount of time they have to focus on the people they should be focusing on.

Border inspectors require more time to do what we expect them to do: guard our borders. This will have some impact on revenues. But the money foregone will be offset by the greater security. It would be a wise investment in the future of the Canadian economy.

Looking for the right stuff

Border inspectors focus on tell-tale signs of suspicious behavior. Nervous people, who might be worried about having purchased too much when they were away, often display such signs. Border inspectors need more time to focus on people who might be a genuine threat to Canada. Hardened criminals or terrorists often don't look nervous at all. But trained officers often detect people who are up to

no good based on their knowledge and experience. These are the people who demand Canada's attention, not excessive shoppers.

Border officers told us that people who present no threat to Canada are often sent off for secondary searches because they appear nervous, and that many of these turn out to be "false positives": people who haven't done the least thing wrong. All this dilutes the capacity of border officers to look for serious threats and to neutralize them.

Getting there from here

The Committee proposes that the federal government make the following adjustments to limits on personal expenditures in the country they have visited:

1. Harmonize personal exemption limits between Canada and the United States (Canada's are currently lower, see Table 1) within two years;

2. Work with the United States to gradually raise both countries' personal exemption limits to $2,000 per visit, within 5 years.

TABLE 1: Current and Proposed Personal Exemption Structures in Canada and the United States[14]

Exemption Level	Canada			U.S.	
	2005	2007	2010	2005	2010
	Now	Harmoniz-ation within 2 years	Move to increased exemptions within 5 years	Now	Move to increased exemptions within 5 years
0 - 24 hrs	$0	$200 US	$2000 US	$200 US	$2000 US
24 - 48 hrs	$50 CDN	$800 US	$2000 US	$800 US	$2000 US
48 hrs - 7 days	$200 CDN	$800 US	$2000 US	$800 US	$2000 US
7 days or more	$750 CDN	$800 US	$2000 US	$800 US	$2000 US

Implementing this proposal will take coordinated effort between Canada and the United States. Border provinces/states stand to benefit from increased numbers of shoppers from the other side of the border.[15] Which side benefits the most at any given time will depend partially on the exchange rate between the Canadian and American dollars. The lower value of the Canadian dollar effectively subsidizes Canadian businesses selling goods or services to Americans. The low Canadian dollar has attracted large numbers of Americans north of the border over the past decade. Higher exemptions would clearly attract more of them.

Large corporations have clearly benefited from free trade. Retailers and consumers in general should be provided with increasing opportunities to share in the benefits. De-emphasizing the collection of customs duties and taxes at land border crossings would encourage this, while at the same time accomplishing the Committee's main goal: to permit border inspectors to increase their focus on security.

[14] This would include special items such as cigarettes, perfume and wine.

[15] On September 18, 2003, the U.S. Senate passed a resolution co-sponsored by Senator Susan Collin (R-ME), and Senators Baucus, Bingaman, Domenici, Clinton and Murray. The resolution called on the U.S. Government to pressure the Canadian and Mexican governments to bring their exemption limit structures in line with U.S. limits because their current lower exemption limits disadvantage U.S. businesses. The Committee met with Senator Collins in Washington, D.C. on April 20, 2005 and discussed its proposal to not only achieve parity with U.S. limits but to also raise both Canadian and U.S. exemption limits in the interest of national security. Senator Collins said that she would support such a proposal.

RECOMMENDATION

1. **Restructure the personal exemption limits to allow the Canada Border Services Agency to better focus on security. The restructuring should include harmonization with U.S. levels by 2007 and incremental bilateral increases to $2000 per visit by 2010.**

CONCLUSION 3: The Government should be more open with Canadians about security.

In the post-9/11 world Canadians need to become more aware of and involved in the national security-related decisions that are taking place in Canada that will affect their long-term well being.

While this report is about border crossings, this conclusion applies to security problems across the board. The public has the right to be informed about the effectiveness of security systems that they are paying for. Without this knowledge Canadians cannot engage in informed discussions about their security.

Every Canadian has a sense of how much risk he or she is willing to tolerate in any given situation. One of the government's primary roles is physical protection of its citizens. It has a duty to reduce physical risk wherever it can.

The government also has an obligation to be more open about how much risk its various security systems tolerate at any given time. Canadians have a right to this information

- So they can make intelligent decisions about their own behaviour
- So they can contribute to discussions about whether the government should be spending their money more wisely in trying to avert excessive risk
- Because they are paying for these systems, and deserve an accounting of their effectiveness.

TABLE 2: UNSEARCHED TRAINS[16]

The Chairman, Senator Colin Kenny: Why does the CBSA have a concern about disclosing the number of containers searched when you have no concerns about telling us when we are not VACISing[17] any trains coming across the border?

Denis Lefebvre, Executive Vice-President, Canada Border Services Agency: That is because we are not VACISing any trains.

The Chairman: If you are prepared to say we are not inspecting any trains coming across the border, why are you not prepared to talk about where you are inspecting?

Mr. Lefebvre: One is more obvious than the other. The number of examinations that will take place at a port is not as obvious as the fact that we are not VACISing trains that are crossing into Canada.

The Chairman: It is pretty obvious when you are just running one shift with a VACIS at Windsor.

Mr. Lefebvre: A VACIS is one thing, but we do some back-end examinations and we do some destuffing. That can take place any time of the day.

The Chairman: We understand that it is 2 per cent or 3 per cent.

Mr. Lefebvre: As I mentioned, it is a low percentage compared to the number of trucks that are coming through.

The Chairman: You have given us that information publicly before.

Mr. Lefebvre: It is preferable. We strongly believe at the agency that giving detailed operational information like that renders our operations less effective. Again, we would be quite delighted to provide the information to the senators, but we believe that the publicity attendant to this being widely communicated just renders our operations less effective.

[16] Denis Lefebvre, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (February 7, 2005).

[17] VACISing was an expression used in discussion between Senator Kenny and Mr. Lefebvre to describe the process of examining trains with a Vehicle and Cargo Inspection System, an x-ray based technology that allows Inspectors to determine the contents of a container or a truck without opening it.

Our point is simple: be honest with Canadians about how well, or poorly, current systems are working. Governments do not have to release the kind of details that would help a criminal take advantage of a gap at a particular border crossing, airport or sea port. But Canadians deserve to know what measures are being taken to protect them, and they have every right to know the results of tests taken to determine the efficacy of those measures.

Secrecy – particularly in the field of security – is too often the government default position. Openness should be the default position and secrecy the exception. Secrecy about security hides bureaucratic inefficiency and protects governments that aren't doing what they should be doing to protect their citizens.

This Committee keeps asking questions about risk and measures supposedly being taken to avoid risk. Too often, we are not getting answers.

For example, the Committee has asked to see test results on the effectiveness of container screening at ports of entry, on license-plate readers at borders, and on the compliance verification measures in place for the Free and Secure Trade (FAST) and NEXUS programs.[18]

We have been stonewalled. Sunlight is the antiseptic of democracy. Trite but true.

Too often we hear the lame excuse that the government can't afford to encourage terrorists by providing them with statistics about vulnerabilities. This is nonsense. Criminals know where the holes are because everyone who works in the vicinity of airports, sea ports and border crossings knows where they are. If criminals can find out, so can terrorists.

Strangely, while CBSA officials denied us numbers in all of these areas, they were pleased to share information that told us that they were doing absolutely nothing to match the American effort to screen trains coming across the border (see Table 2).[19]

[18] Free and Secure Trade (FAST) and NEXUS Highway are joint Canada-U.S. programs designed to increase border efficiency. Under FAST, commercial processes have been harmonized to ease the clearance of commercial shipments. Drivers of FAST shipments are pre-approved. Similarly, NEXUS effectively pre-clears travelers. Both programs allow participants to use the special lanes where available to expedite their crossings.
[19] The Committee is convinced that Canada could be moving towards doing the same thing but it isn't because of a lack of manpower and equipment.

This secrecy wasn't an exception to the rule. The Committee found little pattern in the CBSA's willingness to release information of this nature, other than the agency tends to be more secretive at the centre, in Ottawa hearings, than it does at its outposts – cities with ports and land border crossings that the Committee visited. In short, CBSA's policy on the release of information appears to be something close to haphazard.

It is in the interests of Canadians if the agency adopts an intelligent, across-the-board policy. It should not release information that might help a wrongdoer circumvent security at a particular location, but it should be much more forthcoming on the success or failures of its security systems in general. Without that information in the public realm, any progress toward genuine reform is likely to be about as haphazard as CBSA's information policy.

Canadians deserve periodic reports that will allow them to assess the quality of current security practices. These results should be made public after a suitable delay to give the government the opportunity to address any issues that might come to light.

TABLE 3: ACCEPTING THAT CANADIANS HAVE A RIGHT TO KNOW

Extract from Committee Testimony, 11 April 2005:

Deputy Prime Minister Anne McLellan: Mr. Jolicoeur mentioned the emphasis on results. One identifies problems; usually those problems are identified in public in quite a high profile way as we may have noticed today, for example. Therefore people are aware of some of the challenges, some of them maybe problems, some of them maybe challenges, some of them maybe exaggerated. Having said that, it is fairly public what some of the challenges are and therefore I see nothing wrong as long as it is not revealing certain kinds of operational detail in telling you there is a plan and what key components are and what results we expect in six months, a year from that plan. Absolutely, everyone has every right to expect that.

The Chairman, Senator Colin Kenny: And tell us the results?

Ms. McLellan: Yes, absolutely.

When Deputy Prime Minister Anne McLellan testified to the Committee in April 2005, she appeared open to developing methods to share more information.

Months later, there have been no signs of any proposals to increase transparency.

RECOMMENDATIONS

2. The government should implement a system of periodic effectiveness testing that assesses the effectiveness of each of the components of Canada's national security programs at our borders.

3. The government should release the results of periodic effectiveness testing of border security programs, after a delay sufficient to remedy problems.

CHAPTER III

Human Challenges

Canada Border Services Agency personnel face the momentous task of processing more than 92 million travelers a year -- including more than 71 million at the land border with the United States -- and processing goods worth approximately $350,000,000,000.[20]

Their judgments determine who, and what, enters Canada.

Inspection officers do a commendable job with the resources provided. However, the Committee has seen no evidence that the resources provided enable inspectors to do the job that Canadians expect of them. To facilitate a culture shift towards security, the Canada Border Services Agency must address shortfalls in three areas:

- The proper staffing of border posts
- The provision of proper training for all officers on duty
- The provision of adequate tools to ensure that officers who are responsible for security actually have the capacity to enforce security

CONCERN 1: Proper Staffing

Our three main concerns on staffing are these:

- The CBSA workforce is generally **understaffed** for its missions
- At many border posts inspectors actually work **alone**
- A greater emphasis needs to be placed on **security** in the training syllabus for inspectors
- Short-term replacement inspectors are not trained to the same standard as full-time inspectors

[20] Canada Border Services Agency, "2005-2006 to 2007-2008 Estimates, Part III – Report on Plans and Priorities," (2005): 7.

A. Inadequate staffing levels

Since 1994, trade between Canada and the U.S. has grown by 77.7%.[21] However, the total number of employees on the Canadian side of the border has remained relatively constant during this period. According to the Department of National Revenue, there were the equivalent of 8,330 full-time inspectors in 1992-93. According to the Auditor General, there were 30 fewer persons delivering the customs program in 2003.[22] CEUDA, the union representing Customs Inspectors, says there was only a marginal increase between 9/11 and the current time.[23] With the huge increase in traffic since 1994, the ratio of traffic volume to border personnel has ballooned.

During that same period, the number of U.S. Customs and Border Patrol agents assigned to the Canada-U.S. border has tripled.[24]

The Committee heard several credible arguments as to why staffing levels for Canadian inspectors should be significantly increased. For a start, CEUDA, the customs union, reported that inspectors often feel pressured to move lines quickly, rather than do their job thoroughly. The union also argued that when staffing is cut back dramatically during slow periods, the security of inspectors working without support is compromised. The Committee was informed that the Vehicle and Cargo Inspection System (VACIS) equipment used to scan trucks at the Windsor-Detroit border is only staffed one shift out of three, and that truckers communicate with others approaching the border as to whether they are likely to be required to undergo a VACIS search, or are better to wait until the equipment is shut down.

---

[21] Department of Foreign Affairs and International Trade, "Box E: NAFTA@10," Fifth Annual Report on Canada's State of Trade: Trade Update, (Ottawa: March 2004): 28. http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/pdf/SOT-2004-en.pdf. Last visited: April 30, 2005.

[22] According to the Department of National Revenue in 1992-93 there were 8,330 full-time equivalents delivering the customs program. According to the Auditor General in 2003, about 8,300 people were employed by the customs program. See Department of National Revenue, "1994-95 Estimates – Part 3, Expenditure Plan," (Ottawa: 1994) 2-34; and Auditor General of Canada, "Canada Customs and Revenue Agency — Managing the Risks of Non-Compliance for Customs,"2003 Status Report, (Ottawa: May 2003): paras. 2-10.

[23] Customs Excise Union, "Security Problems at Canada's Border Crossings: Evidence & Recommendations," Submission to the Stand Senate Committee on National Security and Defence, (April 7, 2005), 23

[24] Reuters, "Lawmakers Criticize Bush on Border Security,' (March 3, 2005). Available at: http://edition.cnn.com. Last visited: March 16, 2005; and Department of Homeland Security, "Agents Added to U.S.-Canada Border to Enhance Homeland Security," (July 2, 2003). Available at: http:www.usembassycanada.gov/content/index.asp. Last visted, April 20, 2005. While the U.S.-Canadian Border is approximately 8892 kilometers long, and the U.S.-Mexican border is approximately 3200 kilometers long, the northern border is guarded by only 10 per cent of U.S. agents assigned to the southern border.

There are other areas in which it is clear to the Committee that security at land border crossings would be better served if staffing were increased. There is, for instance, no evidence of random testing of the FAST/NEXUS programs designed to allow easy passage for known users, for instance, which amounts to a license to smuggle. One other example: the Committee found scant evidence of internal audits at CBSA to determine whether inspection systems are working effectively, with appropriate attention to security. All of these weaknesses create holes in the system. To fill them will require additional staffing.

RECOMMENDATIONS

4. **The Canada Border Services Agency deploy only inspectors fully-trained to the level of indeterminate employees to perform primary duties on inspection lines.**

5. **The number of personnel employed by the Canada Border Services Agency be sufficient to provide security commensurate with increased security threat associated with the increased traffic and threat at Canada-U.S. land border crossings in recent years.**

B. Working Alone

Across much of Canada our first line of defence is only one person deep.

There are 139 ports of entry across Canada where border personnel work alone at least part of the time.[25]

At these posts, a single official collects duties and taxes, performs primary and secondary inspections, does immigration checks, and conducts food inspections. That is simply too many functions for a single border officer to perform effectively. Assigning one person to act as chief, cook and bottle washer is a recipe for disaster.

[25] Canada Border Services Agency, "Response to SCONSAD – 66 Questions," (February 1, 2005): 4.

Canada has a duty to those who serve on our borders to provide for their safety, and to ensure that they are properly trained, equipped and backed up.

Quotes like this fuel the debate:

> "Here I am at the Canadian border, we're talking 7:30 p.m., and the guy's sleeping. I can't blame him, though – he was all alone on a 24-hour shift."[26]

This quote, taken from the *Montreal Gazette,* surely addresses an exceptional case. But *any* case like this shows the system is flawed, and tells the outside world that we really aren't taking national security seriously.

Since 2002, the Committee has been concerned about the practice of staffing land border crossings with one officer. Our report *Canadian Security and Military Preparedness* recommended that this practice be discontinued. We stand by that recommendation.

RECOMMENDATIONS

6. **The Canada Border Services Agency ensure that at least half of all shifts at land border crossings be staffed by at least two persons by Dec. 31, 2006; and that <u>all</u> shifts at all land border crossings be staffed by at least two persons by Dec. 31, 2007.**

7. **The Canada Border Services Agency significantly increase its capacity to move extra personnel to posts during surge/emergency conditions, and that it document such an increase in capacity by Dec. 31, 2006.**

[26] Cited in Catherine Solyom, "Border agents doze at posts, traveler says," <u>Montreal Gazette</u>, Thursday, January 20, 2005: A7.

C. Use of under-trained short-term replacements

The Canada Border Services Agency hires insufficiently-trained, short-term replacements to fill holes in what is supposed to be the front line of Canada's border security: its land border crossings.

This program is integral to CBSA's operations. Last year, for example, of the 2,595 inspectors who were assigned to work at land border crossings, 589 of them, roughly 22 per cent were replacements.[27]

According to CBSA, replacement hiring is especially intense in the summer for "operational reasons" because the traffic volume at the land border increases greatly and many permanent border personnel take vacations.[28]

Training for part-time staff is inadequate. It is inadequate compared to the training that full-time staff currently receive, and inadequate in comparison to the increased training full-time staff will receive in the future.

Intensive training programs for full-time staff at CBSA's training facility in Rigaud, Que., used to take 13 weeks. These courses have since been cut back to 8 ½ weeks. However, CBSA assured us that they are planning to return to 13-week courses. This does not mean a return to the more comprehensive earlier training. Rather, it is predicated on the fact that all inspectors are now to be cross-trained to perform many customs, immigration and food inspection duties, following the amalgamation of those responsibilities under CBSA. In other words, the training will be broader, rather than more intense.

Meanwhile, part-time employees receive only 2-3 weeks of training. This training is not imparted at the specialized training site at Rigaud. It is offered up on the job.

Canadians must take account of the fact that the primary inspection line is our last, best chance to take the measure of who, or what, is trying to enter Canada before they enter the country. The time available for making this assessment is

[27] These statistics come from a Canada Border Services Agency written response to a list of Committee questions. According to the Agency, it had 2006 full-time equivalent indeterminate employees working at land border crossings in 2003-04. The figure of 589 was the amount of replacements on strength during last July, the peak month for replacement employment. Cited from Canada Border Services Agency, "Response to the Standing Senate Committee on National Security and Defence – 66 Questions – Border Security," (February 1, 2005): 2.
[28] Canada Border Services Agency, "Response to SCONSAD – 66 Questions," (February 1, 2005): 10.

short. The expertise that is required cannot be gained over a brief period in a busy, on-the-job setting.

As CBSA Executive Vice-President Denis Lefebvre noted in testimony "we have literally hundreds of risk factors" that officers use to assess risk. But "first and foremost," he said, "they are based on our own experience."[29] Point well made.

Mr. Lefebvre and his agency should not be assigning poorly-trained, inexperienced people to make up one-fifth of inspectors, on whom Canadians are counting to utilize a wide variety of risk assessment skills during the peak of the travel season.

CBSA contends that replacements do not perform the same tasks as regular officers (such as enforce the *Customs Act* and *Criminal Code*), that they are always supervised, and that they never perform secondary inspections.[30] This is not true.

Documentation Contradicts Testimony

The Committee is in possession of a growing pile of documentation – in the form of timesheets from a number of border posts – that directly contradicts CBSA's assurances. According to these timesheets, some replacements work without supervision, some work alone, and some conduct secondary inspections. We had heard stories to this effect; the time sheets document these stories.

Members have come to the conclusion that CBSA, on a number of occasions, has assigned part-time personnel to duties for which they have no training and little, if any, experience.

This is unacceptable, even as it stands. But such practices will become even more untenable if the government responds to recommendations the Committee will make later in this report that inspectors take on greater responsibility for reducing the number of undesirable persons entering Canada. Some of these people will present a threat to anyone trying to get in their way. We need trained people to deal with them.

[29] Denis Lefebvre, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (February 7, 2005).
[30] Canada Border Services Agency, "Response to SCONSAD – 66 Questions," (February 1, 2005): 10-11.

The Committee has no objection to CBSA introducing students to the complex responsibilities of border inspectors. But it stands by Recommendation 4, above, that only fully-trained employees be deployed to perform primary roles on inspection lines.

RECOMMENDATION

8. The Canada Border Services Agency investigate the possibility of pairing students with full-time inspectors at land border crossings so that students could earn both summer wages and credits toward community college diplomas associated with policing and security.

CONCERN 2: The Provision of Proper Training for all Officers on Duty

If the evolution from tax collection to security is to continue, it is important that training for border personnel evolves as well. As Denis Lefebvre testified to the Committee, experienced people are one of the Agency's key assets.[31]

These key assets must be trained in a complex set of skills that will allow them to make critical judgments that impact on the security of the border every day.

Major training programs for customs personnel, which are supplemented by ongoing training, are currently delivered within the following programs: the Customs Inspector Recruit Training Program, the Port of Entry Immigration Officer Training Program and the Student Customs Officer Training Program.

CBSA has assured the Committee that "All Customs officers, including students, receive the training and the tools that they require to perform their duties effectively and efficiently."[32]

---

[31] Lefebvre, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (February 7, 2005).
[32] Standing Senate Committee on National Security and Defence, Canadian Security Guidebook: 2005 Edition, (December 2004) 27.

Cultural Sensitivities

Since the integration of Citizenship and Immigration Canada and the Canadian Food Inspection Agency last year, CBSA has been re-examining its training program. There are a number of ways a new syllabus could introduce a greater focus on security matters. One of the areas in which the Committee believes training for inspectors is deficient relates to sensitivity toward other cultures.

Understanding other cultures is important because officers need to know whether certain types of behaviour from persons of one cultural background necessarily mean what they generally mean in our society.

Some cultures may exhibit different degrees of anxiety in the presence of authority figures, for instance, simply because of experiences they may have had in other countries. In some cultures it is a sign of disrespect to look an elder in the eye. In short, knowledge of cultural differences will help inspectors perform the important task of separating suspicious people from harmless people.

Secondly – and perhaps more importantly – it is essential that inspectors show respect for persons of all cultural backgrounds. Many Americans and Canadians with roots in the Middle East believe they have faced discrimination since 9/11, particularly at border crossings.

Failure to provide inspectors the type of training that encourages the demonstration of respect and sensitivity could foment hostility and bitterness. Hostility and bitterness aren't likely to promote the more secure Canadian society the Committee has in mind.

RECOMMENDATIONS

9. The Canada Border Services Agency expand its training programs in line with its newly focused mission on security as opposed to tax collection.

10. The Canada Border Services Agency improve its training programs for border agency personnel, with a special focus on components that increase skill sets for questioning techniques and cultural sensitivity.

CONCERN 3: Providing the Tools to do the Job

Some jobs in our society are a lot riskier than others. Those of us with office jobs don't face the daily risks associated with being a platoon commander, a police officer or a jail guard. Nor do we face anything like the risks associated with being an inspector at a border crossing.

A significant part of the role played by inspectors involves searching for drugs, guns and illegal entrants, many of whom will have been involved in criminal activity. Dealing with people like this on a regular basis, and trying to defend Canadians from whatever malfeasance they may be up to, is a risky way to make a living.

Reports of violent incidents at land border crossings are relatively infrequent. This, the Committee believes, is due in part to the fact that CBSA lacks a credible system for reporting and cataloguing these types of incidents. Between August 2000 and October 2002, the most recent period for which statistics were available, 63 critical incidents reports were filed, involving threats or assaults to officers.[33]

[33] CBSA defines critical incidents as events that could lead to police involvement and arrests and involve criminal incidents (situations like threats and assaults to officers). ModuSpec Risk Management Services, Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Working Draft, 16, 25-6. In a response to the Committee's inquiries about critical incidents facing officers, CBSA noted that of these 63 critical incidents: a. there were no reported assaults with weapons (even though weapons were seized); b. it should be further noted all injuries to officers were minor in nature; c. None of incidents resulted in fatalities or permanent disabilities to officers.

Does the government have a duty of care to reduce the risk involved for CBSA inspectors doing a difficult job? Absolutely. In fact, Canada has a duty of care to these people.

Does the government have an obligation to reduce risks posed to Canadian society by the entry of dangerous persons and goods? It does.

The recommendations at the end of this chapter connected to providing inspectors with the tools they need to do their jobs are based on these two considerations:

(a) reducing risk for inspectors themselves;

(b) reducing risk for all Canadians threatened by the entry of dangerous persons and goods at Canadian land border crossings.

Barging In

When officers are *not* threatened by aggressive entrants, it is sometimes because these people simply barge past them. CBSA says it cannot provide an official count of the number of vehicles that have crashed Canadian land border crossings in recent years, but anecdotal reports indicate that these incidents have become numerous.[34] Clearly, any serious attempt to reduce these border crashings would create another element of risk for border inspectors.

Should the Canadian government be attempting to reduce the number of vehicles that crash their way into the country with relative impunity? The Committee believes that it is difficult to argue that the issue of security at our borders is being taken seriously if such an attempt is not made. An armed presence at the border would act as a deterrent against some who would otherwise consider crashing the border.[35]

---

[34] The Canada Border Services Agency estimated that in 2004 there were approximately 1,600 border runners or failure to report instances. CBSA said that those numbers are so high (in part) because many travelers do not intentionally fail to report, but only omit to do so because of their lack of understanding of their obligation under the law. See: Canada Border Services Agency, "Response to SCONSAD – 66 Questions," (February 1, 2005): 12.

[35] There are several complicated issues that need to be resolved with regards to border runners. The committee is not addressing the border runner problem directly in this report and will examine and comment on those issues in a later report as part of an examination of security between land border crossings.

How Can One Defend Without Confronting?

It will be difficult to place a greater emphasis on preventing the entrance of dangerous weapons and/or dangerous people into Canada under the current government directive that inspectors avoid confronting persons known to be dangerous.

On the one hand the federal government amended the Criminal Code of Canada and the Customs and Excise Act in 1998 to allow customs officials to act as peace officers. On the other hand, at approximately the same time, the government instructed those peace officers not to confront persons believed to be armed and dangerous.

The "Canada Customs and Revenue Agency Interim Policy on the Handling of Armed and Dangerous Lookouts" states that "should a Customs Officer encounter an individual who is identified as being the subject of an armed and dangerous lookout, the Customs Officer should allow the individual to proceed and immediately notify the police and provide as much detail as possible to enable apprehension."[36]

Catch-22

There is an element of Catch–22 to this policy, because, based on the testimony the Committee has received, in the vast majority of cases *there are no police.* At least, not any police close at hand, nor any police able to drop their other duties and rush to the scene of a border incident.

CBSA has working agreements with the RCMP and municipal police forces whereby they are supposed to assist if border inspectors call on them. In February, 2003, then Minister of National Revenue Elinor Caplan pronounced if "the situation ever warrants the use of firearms at the border, existing police forces will be deployed to deal with potential security risks."[37]

---

[36] These "temporary" instructions were issued to border personnel three years ago and have not been replaced. See Jim Abbott, "Speech to Parliament," House of Commons Hansard, (December 13, 2004). Available at: http://www.parl.gc.ca/38/1/parlbus/chambus/house/debates/044_2004-12-13/han044_1730-E.htm. Last visited: April 30, 2005.

[37] Elinor Caplan, "Address to the Custom Program's Senior Managers, Cornwall, Ontario," (February 5, 2003). Available at: http://www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/speeches/2003/cornwall-e.html. Last visited: March 16, 2005.

There are two problems here. The first problem is distance. Sometimes supporting police forces are simply too far away to be of any use. In southern Manitoba, the average distance from the nearest police detachment to a border post that would require assistance is just over 30 kilometers. In southern Saskatchewan it is in the neighbourhood of 40 kilometers.[38]

The second problem is frequent lack of response to calls to police. Even in cities near the border, calls from CBSA officers have to compete with the other policing priorities of adjacent forces. This sometimes means that responses are slow, and sometimes it means they are non-existent. A number of customs officers told us that they have simply given up calling police to deal with crises and/or illegal behaviour.

To Arm or Not to Arm Inspectors:
The ModuSpec Job Hazard Analysis

The government has supported its policy not to arm border officials with a 2003 Job Hazard Analysis performed by ModuSpec Risk Management Services for the Canada Customs and Revenue Agency. In it, ModuSpec recommended against arming border inspectors. The Committee gained access to copies of both the final analysis and the working draft that was presented to the CCRA's National Health and Safety Policy Committee.

The draft version recognized that there was considerable risk to unarmed border inspectors at some locations and while it recommended against arming border inspectors, it did recommend that the government increase or ensure police presence for the "confidence and peace of mind for border officers."[39] The final version of ModuSpec's Job Hazard Analysis omitted this recommendation and simply recommended that officers not be armed (see Appendix XI).[40]

It is unclear why there is a difference between the two versions. When asked, CBSA President Alain Jolicoeur testified to the Committee, "I am not aware of any request to alter the report."[41]

---

[38] Customs Excise Union, "Security Problems at Canada's Border Crossings: Evidence & Recommendations," Submission to the Stand Senate Committee on National Security and Defence, (April 7, 2005).
[39] ModuSpec Risk Management Services, Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Working Draft, 26.
[40] ModuSpec Risk Management Services, Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Draft, (January 2003) 31.
[41] Alain Jolicoeur, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (April 11, 2005).

Jolicoeur suggested that the Committee ask ModuSpec. The Committee did. In response, ModuSpec General Manager Stephan Zuberec wrote:

> "It is ModuSpec's practice to provide clients with draft reports for review and comment prior to issuing a final report. Typically, the client will contribute comments, additions, deletions and other edits to the draft report that they want included in the final report.
>
> "This practice would have been applied to the draft report that was submitted to the National Health and Safety Policy Committee.[42]

In other words, the job hazard analysis *was* altered.

The Committee's Position

The Committee's assessment is that it is just a matter of time before an unarmed border inspector attempting to exert the authority of a peace officer suffers serious injury at the hands of persons who are armed.

The Committee also believes that border inspectors should really *be* peace officers. They should be ready to guard Canada's borders showing the same kind of resolve and the same kind of restraint that Canadian police officers show in keeping our streets safe.

Unless the federal government is prepared to provide an around-the-clock on-site armed police presence at each and every border crossing at which Canadian border personnel are stationed, border officers should be equipped with firearms and trained in their proper use.

Canadian police officers are armed because they are responsible for security on our streets. If there is not going to be a permanent police presence at Canadian border crossings, border inspectors should be armed because they are responsible for security at those crossings.

Arming inspectors would give them better protection, act as a deterrent to aggressive and illegal behaviour at our borders, and continue the evolution toward putting a new emphasis on security at crossings.

---

[42] Stephan Zuberec, "Letter to Senator Colin Kenny," (April 28, 2005) 1.

To Arm or Not to Arm?

Like the vast majority of Canadians, Committee members prefer words to bullets. We have come grudgingly to the conclusion that – if the government of Canada can not or will not provide a full-time police presence at Canadian border crossings – inspectors should be armed.

It should be noted that in a previous report, *the Myth of Security at Canada's Airports*, the Committee argued that Canadian airline pilots should *not* be armed, because we believe that guns at 30,000 feet would likely cause more problems that they could ever hope to solve. We believed that there were more reasonable solutions available, including efficient pre-board searches and locked double cockpit doors.[43] Such is not the case at border crossings.

There will always be those who will argue that all guns are bad, and that every additional gun increases the likelihood that Canada will become a trigger-happy society. If the Committee believed that there was any truth behind that concern, we would not recommend that border officers carry firearms.

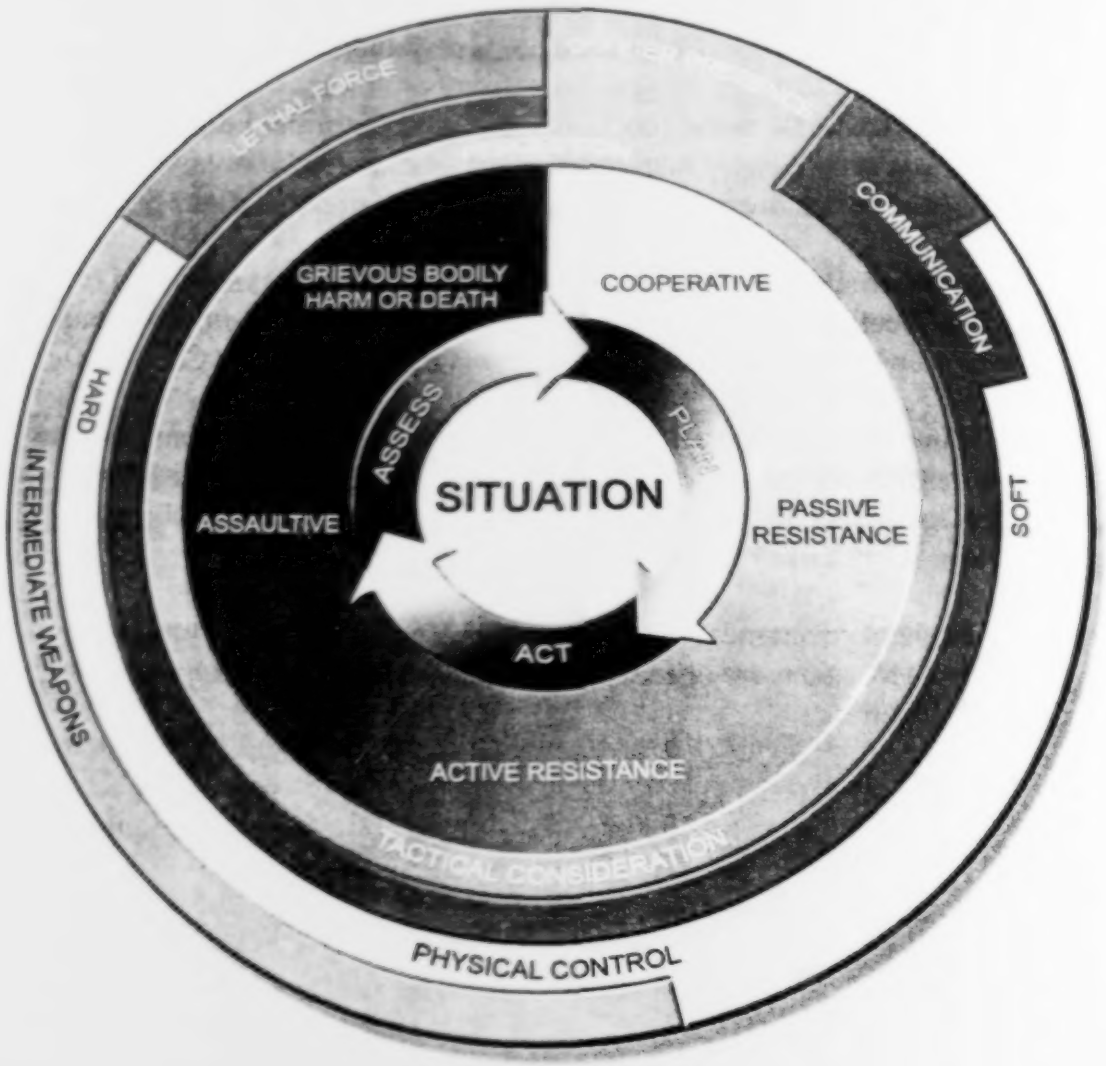
The vast majority of Canadians don't have a problem with Canadian police officers carrying firearms, partially because they have proven themselves to be models of restraint in using them. There is no reason to believe that well-trained border officers would be any less restrained.

In fact there are provisions within the Criminal Code as to when and how police officers are allowed to resort to the use of weapons in serious situations. Police officers abide by those restrictions, because they are liable to criminal charges and dismissal if they do not. On the opposite page there is an Ontario government illustration of the Continuum of Force Response Options open to police officers. It emphasizes that there are several degrees of responding to threats that do not involve weapons, and that weapons are only an option as a last resort.

Inspection officers currently carry pepper spray and batons. The Committee does not feel that these provide inspectors with adequate tools to protect themselves and deter potentially dangerous people from behaving violently at border

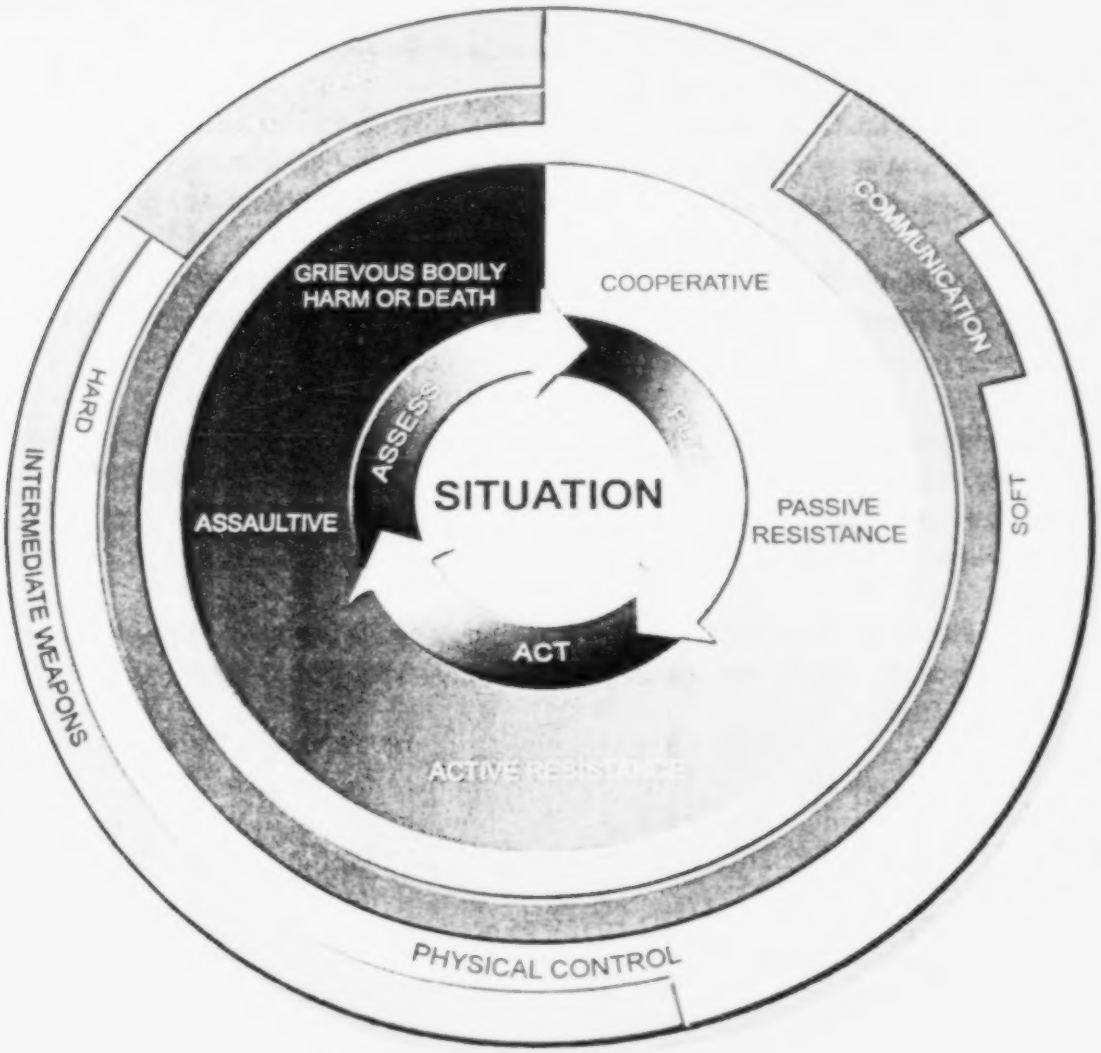
[43] See Standing Senate Committee on National Security and Defence, The Myth of Security at Canada's Airports (January 2003): 34-5. The Committee raised the issue of whether border officials should be armed in its first and eighth reports, Canadian Security and Military Preparedness (February 2002) and Canadian Security Guidebook: 2005 Edition (December 2004). On page 31 of the latter, the Committee stated that it would "continue to assess" arming border personnel and "welcome any further evidence" that facilitated this reassessment.

crossings. Nor, in the absence of a permanent police presence, do they offer Canadians the kind of security that should be provided at our borders.



Source: The Canadian Association of Chiefs of Police, *A National Use of Force Framework* (November 2000), 13. Available at: http://www.cppa-acpp.ca/ILEC/Standards/Canada%20National%20Use%20of%20Force%20Model%202000.pdf. Last visited: June 06, 2005.

crossings. Nor, in the absence of a permanent police presence, do they offer Canadians the kind of security that should be provided at our borders.



Source: The Canadian Association of Chiefs of Police, *A National Use of Force Framework* (November 2000), 13. Available at: http://www.cppa-acpp.ca/LEC/Standards/Canada%20National%20Use%20of%20Force%20Model%202000.pdf. Last visited: June 06, 2005.

The Time has Come

In the early going there was some suspicion among Committee members that CEUDA, the union representing border inspectors, was mainly advocating that inspectors be armed so those inspectors would be paid more for additional responsibilities. That may be part of the union's reasoning, and, if so, so be it.

The Committee has come to the conclusion that, whether or not border personnel are paid more to carry guns, whatever additional costs might be involved would constitute a worthwhile investment in both protection and prevention.

Arming border officials in a systematic fashion to standards that are based on rigorous qualifications and testing should not present huge problems to a country as dependent on efficient and effective security at our borders as is Canada.

There are some inspectors currently employed with CBSA who will not want to be armed, or who would not qualify to be armed. [44] Those officers should be "grandfathered." This will take several years. New recruits should be hired to carry firearms, and trained to carry firearms.

Unless the federal government is willing to guarantee armed police presence whenever border stations are open, it should get on with arming its border inspection officers.

[44] ModuSpec conducted about 200 interviews with customs officers and found that 75% do not believe carrying a gun is necessary. See ModuSpec Risk Management Services, Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Draft, (January 2003) 31.

RECOMMENDATIONS

11. The Canada Border Services Agency make mandatory the timely reporting and cataloguing of critical incidents faced by personnel.

12. The Canada Border Services Agency include a tally of those incidents in the Agency's annual report to Parliament.

13. The federal government arm border officers if it is not prepared to station and maintain an RCMP presence at all border crossings.

14. If the government does go ahead with arming border officers, it create a firearm qualification and recertification program that meets or exceeds the Firearms Course Training Standards of the Royal Canadian Mounted Police.

CHAPTER IV

Operational Challenges

Good people must be backed by good systems. Border inspectors cannot work effectively if the operational components of the systems that surround them are flawed.

Significant operational problems persist at Canadian land border crossings. Solving them would go a long way toward providing Canadians with better security, an improved economy and less frustration at our borders.

Three goals the federal government should be pursuing:

1. Improving the access of frontline officers to complete and timely information from police, intelligence and customs databanks

2. Instituting reverse customs and immigration inspections so both Canadian and American authorities check people out before they use a border crossing

3. Promoting a system whereby people entering Canada provide complete, reliable, verifiable and easy-to-use documentation

ISSUE 1: QUICK ACCESS TO RELIABLE DATABANKS

The Committee found no evidence that the Canada Border Services Agency has connected all its border posts with the databanks they need, nor that those databanks that are available to some posts are providing the kind of picture that border officers need to do their job. The Committee has been pursuing this issue since January 2003. Any progress that has been made over that period has been slow and incomplete.

Disconnect

62 border posts cannot access the Border Agency mainframe despite promises two years ago that connecting them was a priority

More than two years after then Minister of National Revenue Elinor Caplan promised to "connect the unconnected [border posts]," and explained that it was "an important priority," 62 land border crossings remain unconnected.[45]

These 62 posts lack the ability to query databases directly for information about people trying to cross the border.

According to CBSA, "CBSA is currently developing a business case to address connecting all of the unconnected offices."[46]

Senator Joseph Day questioned CBSA President Alain Jolicoeur and Deputy Prime Minister Anne McLellan about these unconnected posts on April 11, 2005.

In response to Senator Day's questions, Mr. Jolicoeur said that connecting these offices was "a matter of infrastructure" and he blamed a lack of bandwidth in the border posts for the delay.[47]

Senator Day asked whether, in any of the 6 offices in which CBSA personnel are co-located with United States border personnel, CBSA personnel were still waiting for a connection to the mainframe. Mr. Jolicoeur said some were still waiting.

Senator Day then asked whether U.S. border personnel remained unconnected in those offices. Minister McLellan acknowledged that the American officers *were* connected in all six offices.

---

[45] Elinor Caplan, "Address to the Custom Program's Senior Managers," Cornwall, Ontario, (February 5, 2003). Available at: http://www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/speeches/2003/cornwall-e.html. Last visited: May 18, 2005; and Canada Border Services Agency, "Response to SCONSAD – 66 Questions," (February 1, 2005): 12.

[46] Canada Border Services Agency, "Response to SCONSAD – 66 Questions," (February 1, 2005): 12.

[47] Bandwidth refers to a data transmission rate; a certain amount of bandwidth is the amount of information (bits/second) that can be transmitted along a communications channel, like a phone line or a satellite connection. Bandwidth is determined by the technological infrastructure including communications networks, computer hardware and software that is in place. Alain Jolicoeur, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (April 11, 2005).

Mr. Jolicoeur promised to inform the Committee which of CBSA's 62 offices CBSA plans to have connected in this fiscal year. At the time of writing, this information had not been provided.

Upgrading telecommunications systems to provide adequate bandwidth is not a mystery in 21st century Canada. Canadian cable companies do it thousands of times a day for their customers.

It is an embarrassment that this problem drags on.

Accessing the right information

It is important that inspectors on primary lines have access to the right information to help them make quick assessments as to whether travellers might present a danger, be wanted by the law, be illegal entrants into Canada, be falsely identifying themselves or be transporting illegal goods.

In December 2004, the Committee cautiously praised CBSA for the introduction of Integrated Primary Inspection Line (IPIL) technology at some border posts – mostly airports. It noted the Auditor General's criticism, however, that the IPIL system was not synchronized with the RCMP's database of Canada-wide arrest warrants. To this point the Committee is unaware of any actions that have been taken to remedy this situation.

Since December, two other related issues have come to light.

First, CEUDA, the union which represents border inspectors, has reported problems with the way information is displayed for many primary inspection line personnel. According to the Union, the Primary Automated Lookout System (PALS), which inspectors use at land border crossings, only returns the most recent event on the record of each traveler – even if there are multiple events stored in a person's case history. As a result, a history of problems could be hiding behind one uneventful crossing. Further, according to the Union, if PALS returns a "hit" – a notice to direct someone for secondary inspection – it does not necessarily identify whether the person presents a danger.[48]

[48] Customs Excise Union, "Security Problems at Canada's Border Crossings," 10. According to the union, if PALS registers a "hit" as the result of a query to the Field Operated Support System (FOSS), the database for immigration officers, it will not display more than "FOSS" on screen. That FOSS record could be the result of an expired visa or a warning that a person is a wanted fugitive considered armed and dangerous.

Second, border personnel on primary and secondary inspection lines have access to at least nine distinct databases. The complicated task of mixing and matching within such a multi-headed data information system is both time-consuming and error-prone.

RECOMMENDATIONS

15. The Canada Border Services Agency connect *all* 62 unconnected border posts with real-time access to the customs mainframe by January 1st, 2006.

16. The Canada Border Services Agency upgrade the quality and fuse the data that is available to officers on the primary and secondary inspection lines.

ISSUE 2: REVERSE INSPECTION

The key land border crossings between Canada and the United States – those bridges and tunnels that carry the majority of people and goods back and forth – are unnecessarily vulnerable, partially because trucks and people cross them every day *before* they are inspected.

Reverse inspections, a process under which people and goods would be subject to examination prior to departure from their country of origin, would lessen this vulnerability. Reverse inspection is two way pre-clearance.

Land pre-clearance and reverse inspections are not identical. When the term land pre-clearance is used, only one country might be operating on foreign soil. Reverse inspections implies a reciprocity – both countries are pre-clearing at all given crossings (see Appendix IX).

Land pre-clearance was one of the 32 areas to be worked on under the Smart Border Declaration that Canada and the U.S. signed in December 2001.

There are no plans to introduce reverse inspections at Canada-U.S. border crossings. Even the preliminary introduction of a pilot project for land pre-clearance – which would be an improvement but not as significant an improvement as reverse inspections – has been unacceptably slow.

It was only in October 2004 that Deputy Prime Minister Anne McLellan and then Homeland Security Secretary Tom Ridge announced a joint plan to engage stakeholders in a discussion on a pilot project at the Peace Bridge between Fort Erie and Buffalo.[49] The project will place U.S. personnel in Canada, but no Canadian personnel in the U.S.[50] Canadian personnel will be placed on the U.S. side of a crossing that has yet to be determined.

On April 11, 2005, CBSA President Alain Jolicoeur testified that "We have started the treaty negotiations. After that we will need legislation. We believe that within six months all the discussions will be finished and we will have a final product. It will be two years before we have U.S. officers on the ground on the Canadian side."[51] He did not indicate when he expected Canadian personnel to be deployed to the American side of a crossing.

By the time Canada reaches Mr. Jolicoeur's projected start date of the first pilot project for land pre-clearance, six years will have passed since the signing of the Smart Borders Declaration. At that pace today's children will have grey hair before reverse inspection is the norm across the country.

It is true that there are legal hurdles to overcome and infrastructure issues to address in the implementation of pre-clearance and/or reverse inspection. The legal hurdles centre around the powers CBSA inspectors can exercise outside of their native country (see Appendix X).[52]

---

[49] According to the fifth status report on the Smart Border Action Plan, Canada and the United States have "agreed to work with stakeholders to examine a pilot on full pre-clearance at the same crossing." See Government of Canada, "Smart Border Action Plan Status Report," Fifth Annual Report, (December 17, 2004). Available at: http://www.dfait-maeci.gc.ca/can-am/menu-en.asp?act=v&mid=1&cat=10&did=2465. Last visited: May 18, 2005.

[50] Jolicoeur, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (April 11, 2005).

[51] Jolicoeur, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (April 11, 2005)..

[52] Anne McLellan, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (April 11, 2005).

The Committee believes that as long as both countries focus on finding compromises that aim to create an equivalency of outcomes – as opposed to clinging to traditional rights – these issues may prove challenging. They are not, however, by any means insurmountable.

A version of pre-clearance is already in place at eight airports in Canada, where U.S. border officials screen Canadians bound for the U.S. before they leave Canada.[53] It should be used as a model for eventual land pre-clearance.

Infrastructure issues also present a challenge at land border crossings. Adequate pre-clearance arrangements – including proper screening facilities and secure dedicated roadways – can and should be incorporated into new infrastructure construction. Existing border crossings will have to be adapted to accommodate pre-clearance, and reverse inspection.

Consideration should be given to the possibility of exchanging sovereignty over small parcels of land on either side of critical border crossings to overcome some of the legal hurdles and to hasten the arrival of reverse inspection.

Land pre-clearance represents only one step in the right direction toward screening potential threats to critical infrastructure before those threats reach the infrastructure itself.

It is disturbing that it will take six years (2001-2007) to make even that small, vital improvement at one of the major crossings linking Canada and the United States.

The Canadian and American governments need to increase communication and cooperation and address the challenge of reverse inspection with the urgency it deserves.

[53] The U.S. extended pre-clearance to Halifax International Airport in December 2004. This made it the 8th Canadian airport to offer pre-clearance. Halifax pre-clearance operations will not begin until 2006, when construction of its pre-clearance facility is completed. The Canadian airports already with pre-clearance are Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Montreal, Toronto and Ottawa. See Halifax International Airport Authority, "Halifax International Airport Gains United States Pre-clearance," (December 17, 2004). Available at: http://www.hiaa.ca. Last visited: May 18, 2005.

RECOMMENDATIONS:

17. The federal government develop and publicize an implementation plan for pre-clearance, with clearly understood timeframes.

18. The government move, with U.S. cooperation, to expand pre-clearance into continent-wide reverse inspection at all bridge and tunnel crossings.

ISSUE 3: RELIABLE DOCUMENTATION

The lack of any requirement for people entering Canada to present documentation that inspectors know is reliable, and that clearly identifies a person significantly reduces the chances of officers nabbing someone who should not be entering the country. It therefore reduces Canada's capacity to use its border crossings as effective chokepoints for security.

The current requirement for U.S. citizens entering Canada at a land border crossing is photo identification plus proof of citizenship, such as a birth certificate or a driver's license. Identification does not have to be machine-readable, nor include a biometric, such as a fingerprint.

For an American, or someone who claims to be an American, that means they can enter with any combination of documentation, they choose. For example, someone born in Providence but living in New Orleans can, with their Rhode Island birth certificate and Louisiana Driver's License, enter Canada at any crossing. This presents a difficult challenge to a border officer trying to assess the authenticity of identification. Requiring machine-readable documents would save time and allow border officers a greater chance to concentrate on travelers who may pose a threat to Canadian security.

Canada should raise its standards for documentation, so border inspectors can make quick and reliable judgments as to the authenticity of travelers. Having to punch in information contained on various types of identification is problematic – one key wrongly punched either means faulty identity or starting the process over again. Inspectors have better things to do with their time.

In short, machine readability would be a major time saver for border officials and requiring a biometric would help ensure that persons presenting documentation are who they say they are.

Using biometrics is no longer a particularly expensive, complicated or revolutionary process. Many new computers now accept a simple application of an approved user's thumb to the correct spot on the computer as a password. As for introducing identity cards that swipe, there are very few credit cards and other types of formal identification that do not swipe anymore. So why not come up with a standard set of modern identification that is reliable and easy to use?

RECOMMENDATION

19. By 2007, the government require documentation of all people entering Canada (including Canadians) that is:

a. Tamper-proof;

b. Machine-readable;

c. Biometrically enhanced; and,

d. Known to have been issued on the basis of reliable documentation.

CHAPTER V

Backing up Infrastructure – Key to the Economies of Canada and the U.S.

Some border crossings are obviously more important to Canada and the United States than others. Those that carry the heaviest volumes of people, goods and traffic are especially important. But there are also crossings whose disruption would result in significant economic damage to both countries.

Bridges and tunnels connecting Canada and the United States which carry large volumes of goods and people and operate with little or no backup, like those at Windsor-Detroit, are strategic assets—vital to the national security and economic well-being of our two nations.

Governments should be addressing problems at these crossings with a sense of urgency that has not been apparent to the Committee.

Two critical weaknesses require a greater sense of urgency:

- Outdated infrastructure at key land crossings is inadequate to permit both fluid and secure movement of goods and vehicles; and

- Insufficient backup of bridges or tunnels if a current border crossing is damaged or destroyed

Why Backups are Critical

Debate over expanding current land border crossings, or building new crossings, has been driven to date by analysis of when current crossings will reach their maximum capacity, rather than analysis of what economic damage would be done if any given crossing were badly damaged or destroyed.

This is a mistake. While no-one in their right mind sees the takeout of a land border crossing as a *likely* scenario, neither should anyone in their right mind dismiss the appalling economic impact that such a takeout would have on both

Canada and the United States. This is a classic low probability/high cost situation. Intelligent societies prepare for these, because the consequences of not preparing for them could be horrendous.

Backup crossing infrastructure is needed to reduce the vulnerability of key crossings. Backup crossings would reduce the reliance on potential failure points. They would provide an alternative in the event of a key crossing going down.

TWO CRITICAL CRITERIA FOR ANY FUTURE WINDSOR-DETROIT CROSSING

Studies are now underway to determine what new infrastructure is needed at the vital Windsor-Detroit crossing to expand the capacity currently provided by the Ambassador Bridge and the Detroit-Windsor Tunnel. Selecting a new crossing for Windsor-Detroit is beyond the scope of this study. The Committee is convinced, however, that any sensible solution must offer two essential features: (a) infrastructure redundancy; and (b) facilities for reverse inspection.

Commerce using the Windsor-Detroit crossing not only depends upon reliable transportation links, but alternative links as well. The Committee opposes any design for improving border crossing infrastructure at Windsor-Detroit that fails to include a new, separate crossing for cars and trucks.

Twinning current infrastructure might be less costly than providing a discrete new crossing. But twinning will not decrease the potential that a crossing will be taken out by man-made or natural disaster, and therefore cannot satisfy the national security requirements of Canada and the United States.

Adequate space must also be provided for reverse inspection facilities. Canadian and U.S. authorities should have the opportunity to screen persons and goods likely to be a danger before they enter a crossing. U.S. customs officers currently scrutinize travellers departing Canada for the United States at eight Canadian airports. They do so to protect their country, but also to protect the aircraft flying to their country. Canadian and U.S. inspectors should switch sides of the border so they have an opportunity to protect their countries before potential wrongdoers arrive, and before any cargo that might do damage to a land border crossing enters that crossing – before a truck that could blow up a bridge gets on the bridge.

RECOMMENDATIONS

20. Only those proposals for new crossing infrastructure at Windsor-Detroit which provide separate and secure infrastructure redundancy be considered.

21. Any new crossing constructed at Windsor-Detroit include facilities for reverse inspection.

FOCUS ON WINDSOR-DETROIT

The most important land border links between Canada and the United States connect Windsor, Ontario, and Detroit, Michigan. It is also where Canada and the United States face their most acute border infrastructure problems. Therefore, the Committee has chosen to focus on Windsor-Detroit in this report.

Why the crossings at Windsor-Detroit are so important

Approximately 23 per cent of trade between Canada and the United States crosses at Windsor-Detroit (see Appendix XIII).[54] Between January 2004 and December 2004, the total value of the trade that passed through Windsor-Detroit crossings was $141.67 billion (CDN), $113.67 billion (USD) (see Table 4).[55] That equates to roughly the same amount of trade that Canada did with the Western Europe and Asia-Pacific regions combined or that the United States did with the Federal Republic of Germany last year.[56]

---

[54] Detroit River International Crossing, Environmental Assessment Terms of Reference, 12.

[55] Detroit River International Crossing, Environmental Assessment Terms of Reference – Supporting Documentation, (May 2004) 179.

[56] In 2004, Canada's trade with the Western Europe and Asia-Pacific regions was worth $159.47 Billion (CDN) combined and the United States' trade with the Federal Republic of Germany was worth $108.6 Billion (USD). Sources: International Trade Canada, "Merchandise Trade by Country," (May 12, 2005). http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/cimt/2004/pfact_annual_trade_2005-05-en.asp. Last visited: May 30, 2005. US Census Bureau, "Top Trading Partners - Total Trade, Exports, Imports," (May 3, 2005). Available at: http://www.census.gov/foreign-trade/statistics/highlights/top/top0412.html. Last visited: May 30, 2005.

TABLE 4: Total value of trade by mode passing through the Detroit-Windsor Gateway, January 2004-December 2004 (in Canadian and U.S. dollars):[57]

Detroit to Windsor		Windsor to Detroit	
Truck	CDN$64,040,595,255 [US$51,347,494,592]	Truck	CDN$53,049,823,006 [US$42,535,137,112]
Rail	CDN$8,081,260,931 [US$6,479,522,876]	Rail	CDN$15,960,117,084 [US$12,796,758,406]
Pipeline	CDN$77,335,496 [US$62,007,293]	Pipeline	CDN$133,208,756 [US$106,806,251]
Mail	$0	Mail	CDN$30,650 [US$24,575]
Other	CDN$383,226,421 [US$307,269,420]	Other	CDN$2,440,464 [US$1,956,754]
All surface modes	CDN$72,582,418,103 [US$58,196,294,181]	All surface modes	CDN$69,185,202,104 [US$55,472,419,904]
Total two-way trade at Windsor-Detroit:			**$141.67 billion (CDN) $113.67 billion (USD)**

The crossings at Windsor-Detroit represent a critical continental linkage. Like the natural gas pipelines connecting western Canada to the energy markets of the Pacific United States, or the electricity transmission towers connecting northern Quebec to the northeastern United States, the linkages at Windsor-Detroit are vital to the economic prosperity of central Canada and the mid-western United States.

The Autopact, the 1965 agreement between Canada and the U.S. that opened the way for Canadian auto plants to produce automobiles for sale in the U.S., followed by the Free Trade Agreement (FTA) and the North American Free Trade Agreement (NAFTA), has created a highly integrated market in southwestern Ontario and southeastern Michigan.

In this marketplace, auto assembly plants across southern Ontario rely on parts from Michigan. Similarly, plants in Michigan, New York and Ohio rely on parts from the London-Windsor corridor.

These relationships reduce costs by relying on just-in-time production, the

[57] U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, "BTS Transborder Surface Freight Database." Available at: http://www.bts.gov/cgi-bin/tbsf/tbdr_by_port_can.pl. Search conducted on: June 2, 2005. All figures calculated at present exchange rates on June 2, 2005.

principle of having parts ready just as they are needed, rather than maintaining expensive inventories in an assembly plant or a warehouse. A longer-than-normal border slowdown or a border shutdown would hinder the Just In Time delivery system. Manufacturing would grind to a halt.

The reliability of delivery schedules is key to just-in-time production. If reliability cannot be assured, manufacturers would either have to greatly increase inventories, or seek alternative providers for parts and supplies.

Uncertainty regarding border delays translates into real costs for Canadian and U.S. producers. In the context of Windsor-Detroit, reliability cannot be assured because of border congestion and the possibility of prolonged disruption of a crossing without any adequate backup.

Here is just one example of the effect that investors' wariness about the reliability of Canada-U.S. border crossings is already having:

According to Bruce Birgbauer, a Detroit lawyer, his client, Dr. Schneider Automotive Systems, changed its mind about locating in Canada because

> "The companies they were supplying did not want them to be located on the Canadian side. My own belief is that that (sic) is probably the No. 1 issue for companies seeking to locate in southwestern Ontario. It's the single biggest obstacle to overcome."[58]

Border risk seems to have played a part in deterring that investment from Canada. Border risk acts as a non-tariff barrier to trade.[59] As Minister of Industry David L. Emerson pointed out to the Canadian Chamber of Commerce in Calgary last year, border risk has become a major factor as to whether a company locates a facility north or south of the border.[60]

---

[58] Greg Keenan, "Governments urged to fix Detroit-Windsor border troubles," The Globe and Mail, Wednesday, June 16, 2004: B4.

[59] A non-tariff barrier is an economic, political, legal, or administrative impediment to trade other that does not involve a duty or a tax. Examples include import quotas, discriminatory government procurement practices, and discriminatory product standards. Border risk is a non-tariff barrier to trade is so much as the uncertainty related to the reliability of the border is affects the likelihood of investors wanting to split production across the border.

[60] The Honourable David L. Emerson, "Speaking Points to the Canadian Chamber of Commerce," Calgary, Alberta (September 20, 2004). Available at: http://www.ic.gc.ca/cmb/welcomeic.nsf/0/85256a5d006b972085256f1500748b47?OpenDocument. Last visited: May 22, 2005.

The Potential impact of Border Shutdown at Windsor-Detroit

As noted in Chapter 1, the impact of even short-term delays at Windsor-Detroit to the economies of both Canada and the United States is estimated to be substantial - $7 million (CDN) and $14.31 million (CDN) for every four-hour delay respectively. This projected cost would grow significantly if the duration of a border disruption were to last longer.

If a shutdown were to disrupt trade for two days, the economic loss to Ontario would expand to $90.78 million (CDN). The economic loss to Michigan would expand to $90.05 million (CDN).[61]

At two weeks, the disruption, despite the inevitable steps to mitigate the situation would cause a net economic loss of about $1.08 billion (CDN) to Ontario's economy and $1.19 billion (CDN) to southeastern Michigan's economy.[62] The net economic loss to the auto industry alone would be $828.65 (CDN) million during a two-week disruption.[63]

Windsor-Detroit, and Ontario-Michigan, face a potential crisis because:

- There is no backup for crossing infrastructure, leaving the border vulnerable to shutdown
- There is little apparent urgency to creating a new crossing that would provide appropriate redundancy
- Because there is no backup and there is no backup likely in the near future, reliability for just-in-time production cannot be assured

THE CURRENT PROCESS TO FIX WINDSOR-DETROIT

While typical conversations about border infrastructure at Windsor-Detroit focus on border traffic delays, the 2015 date when the current bridge and tunnel are

[61] Michael H. Belzer, "The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure," 49-50, 53. These figures translate into lost productivity and fewer jobs.
[62] Michael H. Belzer, "The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure," 49-50, 53.
[63] Michael H. Belzer, "The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure," 49-50, 53.

projected to reach capacity, and the presence of truck traffic on Windsor's streets, the real issue should be the need for a new, separate crossing. Now.

The creation of the new crossing is but one element of the bi-national process currently examining the Windsor-Detroit corridor.

In the short- to medium-term, the federal, provincial and municipal governments have collaborated on a joint strategy called "Let's Get Windsor-Essex Moving" to address border inefficiencies, delays and the resulting traffic congestion on downtown streets.

As part of "Let's Get Windsor-Essex Moving," the federal and provincial governments have committed funds to improving the road approaches to the Windsor Gateway. In the joint September 2002 announcement, the governments unveiled a five-year program worth $300 million (CDN), cost-shared equally, devoted to the relief of congestion problems.[64] Examples of shorter-term mitigation solutions include: introduction of a dedicated FAST lane in November 2004, and the introduction of intelligent transportation management systems (ITS) on Huron Church Road, the key feeder road on the Canadian side.

Developing a new crossing for Windsor-Detroit is seen as a medium-to-longer term element in the strategy. A bi-national and multi-jurisdictional process called the "Canada - United States - Ontario - Michigan Bi-National Partnership," or "the Partnership" for short, is underway to develop a new border crossing at Windsor-Detroit.

The Partnership launched the environmental assessment phase of its work in March 2005.[65] No site selection is planned until late 2007 or early 2008. Currently, it is holding meetings in border communities to allow for public input. The bi-national partnership will also work with local governments and councils.

---

[64] The City of Windsor was not a signatory to the agreement, though the federal government and province said that it would "play a key role in the process." Government of Ontario, "News Release – $300 Million Canada-Ontario Investment at the Windsor Gateway," (September 25, 2002). Available at: http://www.mto.gov.on.ca/english/news/provincial/2002/092502.htm. Last visited: April 29, 2005. See also the "Backgrounder – Windsor Agreement."

[65] The Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership consists of the U.S. Federal Highway Administration, Transport Canada, the Ontario Ministry of Transportation and the Michigan Department of Transportation.

It will honour the legal and procedural requirements of each nation for environmental assessments and related documentation.

After the environmental assessment is completed, a site will be selected, a crossing designed and then constructed. The goal is to begin design in 2008 and construction in 2010-2011 with the completion of the expanded/additional crossing in 2013.[66]

When Smart Becomes Stupid

The type of cautious, step-by-step, approach currently underway is clearly the most intelligent approach for non-urgent projects. This is not one of them. Windsor-Detroit is of such strategic importance to both Canada and the United States that fixing it requires war-time urgency.

What the process fails to take into account is the possibility that the Partnership's timelines are unrealistic and likely to slip and that a crossing could be permanently disrupted between now and the completion of a new crossing.

The projected 2013 completion date will slip, because:

A. Government estimates are notoriously unreliable.

There is too much potential slippage involved in a target as distant as 2013. Completing a new crossing by 2013 at Windsor-Detroit will require coordinated decision-making and agreements from 6 different governments in two countries, the buy-in of the private sector and non-governmental organizations, and the design and completion of a major infrastructure project.

It will require that all four remaining stages of the current process (environmental assessment, site selection, design and construction) complete their work on time.

[66] Kristine Burr, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (February 7, 2005).

These are the kinds of milestones that governments often fail to meet. Take, for example, just a few famous Canadian infrastructure projects that came in years after they were due:

- The Trans-Canada Highway was scheduled to be completed in 1956. It was completed in 1962.
- The Olympic Stadium, intended for the 1976 Summer Olympic Games in Montreal was only partially ready for the Games. It was completed in 1988.
- The Confederation Bridge linking P.E.I. and New Brunswick was completed a decade after inception. Under 40 per cent of the process was devoted to construction. The rest was consumed by assessments and consultations.

TABLE 5: Border infrastructure agenda

Extract from Committee Testimony, 1 December 2004:

Senator Norman Atkins:

Who should drive the agenda?

Bob Keyes, Senior Vice-President of the Canadian Chamber of Commerce:

That is a good question. There are six governments involved, as well as business. We are all wrestling with the steering wheel, but we all want the bus to keep moving.

Given the number of governments and the complicated nature of the relationships involved, the Committee is pessimistic that a new crossing at Windsor-Detroit will be delivered on schedule – even the lengthy schedule that has been laid out.

B. The Dirty Little Secret

American leaders are very good at *saying* the right things in public:

> "The Windsor-Detroit Gateway has figured prominently in our plans. As a sign of the high priority we place on this goal, we assigned two very able public servants the task of turning our commitment into action -- Deputy Prime Minister John Manley, and Governor Tom Ridge. And I compliment them for a job very well done. They have made extraordinary progress building the smart border for the 21st century, a border that is open for business, but closed to terrorists."[67] – President George Bush (September 09, 2002)

[67] George Bush, "Remarks by the President and Prime Minister Chretien on U.S. - Canada Smart Borders," (September 09, 2002) Available at: http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/09/20020909-4.html. Last visited: June 06, 2005.

> "Three-mile backups at major crossings like Niagara-Buffalo and Windsor-Detroit are all too common. Space and infrastructure limitations and staffing issues are vexing. Impacts on business are serious and are forcing changes in how our companies do business. Tourism is down, not just because of SARS or differences in political opinions, but also due to the public's perception that crossing the border is becoming a hassle. We've worked closely with the Government of Canada to improve border security and ensure efficient movement of people and goods."[68] -- Roger F. Noriega, Assistant Secretary of State for Western Hemisphere Affairs, Department of State (April 14, 2004)

> "We support the private sector's efforts to reduce transit times by 25 percent in the Detroit-Windsor Gateway. This will require the effort of the entire community. DHS will do its part. And if all stakeholders are involved – bridge, tunnel and ferry operators; exporters and importers; and governments at all levels, on both sides of the border – we can achieve that goal. We can build barriers to terrorists and bridges to one another. We can eliminate gaps that our enemies could otherwise exploit."[69] – Tom Ridge, Secretary, Department of Homeland Security

> "The efficient movement of people and goods requires the right infrastructure to support it, and the right technology and intelligence to secure it."[70] – Tom Ridge, Secretary, Department of Homeland Security

More recently,

> "This project [the environmental assessment process undertaken by the Bi-National Partnership] is critical because international trade is essential to the economic and employment security of Michigan and the United States."[71] -- Gloria J. Jeff, Director of Transportation, State of Michigan (February 15, 2005)

But when Committee members pressed a number of Michigan congressmen in Washington, D.C., they were candid in saying that, while they were being pressured by Canadians to reduce border uncertainty, they were not receiving any pressure from Americans.

---

[68] Roger F. Noriega, "Remarks to the Canadian-American Business Council Washington, DC," (April 14, 2004) Available at: http://www.state.gov/p/wha/rls/rm/31402.htm. Last visited: June 06, 2005.

[69] Tom Ridge, "Remarks by Secretary of Homeland Security Tom Ridge at a Press Conference with Canadian Deputy Prime Minister Anne McLellan" (December 17, 2004) Available at: http://www.dhs.gov/dhspublic/interapp/press_release/press_release_0569.xml. Last visited: June 06, 2005.

[70] Tom Ridge, "Progress Report - Security and Opportunity at the U.S.-Canada Border," (June 28, 2002) Available at: http://www.dhs.gov/dhspublic/display?theme=43&content=392&print=true. Last visited June 06, 2005.

[71] State of Michigan, "Press Release – Windsor-Detroit Crossing Study Moves Forward" (February 15, 2005) Available at: http://www.partnershipborderstudy.com/pdfs/MDOT_News_Release.pdf. Last visited: June 02, 2005.

And Americans, of course, vote for them. Canadians don't.

Border uncertainty could well prove to be a cancer for the Canadian economy. The U.S. economy would also suffer from the shutdown of any major crossing – the figures on Page 48 show that. But there is a dirty little secret behind some U.S. politicians' lack of interest in rushing to make Canada-U.S. land border crossings more secure, and it is this:

> ***Border uncertainty serves the interest of certain businesses and some local politicians in Michigan by making Canada a less attractive place to invest capital.***

If industry perceives the border crossings at Windsor-Detroit to be unreliable, then in time Canada will see negative impacts such as less investment, and even disinvestment.[72] As Gerald Fedchun, President of the Automotive Parts Manufacturers' Association, said, "We don't think that perception is there just yet, but others can use the uncertainty against us."[73]

The American mantra since 9/11 has been that national security trumps trade. But to some American communities that would like to see investment in Canada move south of the border, this may amount to patriotic talk that disguises where they would actually like to walk.

The American people need improved Canada-U.S. border crossings for security reasons, and there has been no shortage of political speeches citing security as the No.1 concern of every patriot.

The American people need improved Canada-U.S. border crossings for economic reasons. This may be less well known to Americans generally, but corporate America certainly understands the profitability that has resulted from the integrated Canada-U.S. production that has mushroomed since NAFTA was

TABLE 6: Border infrastructure delays

Extract from Committee Testimony, 1 December 2004:

"Eight years is an eternity in the foreign direct investment world."

Mark Norman, President and CEO, DaimlerChrysler Canada

[72] Disinvestment would be accurately defined as the withdrawal of capital investment from Canada.
[73] Michael Vaughn, "Five Questions for...The President, Automotive Parts Manufacturers' Association" *The Globe and Mail* (Thursday September 23, 2004): G2.

introduced.

And yet political foot-dragging persists on the U.S. side of the border in terms of moving quickly to fix insecure and uncertain border crossings.[74] This may well be in the interests of some American politicians whose constituencies are trying to attract outside investment that might otherwise go to Canada, or simply trying to protect their neighborhoods. But it is not in the overall interests of either American security or the American economy.

It is in Canada's interest – and America's overall interests as well – that potential American voters in elections for the mayoralty of the City of Detroit (Nov. 2005), the governorship of the state of Michigan (Nov. 2006) and presidential and congressional elections (Nov. 2008) clearly understand the consequences of foot-dragging on reinforcing Canada-U.S. border crossings at Windsor-Detroit.

Parochial interests should not be allowed to undermine the general interests of two great countries.

RECOMMENDATION

22. The federal government move in 2005 to fund an awareness campaign that will outline to Canadians and Americans the security and economic benefits that would result from reinforcing Canada-U.S. border crossings quickly and the potential cost of not doing so.

[74] Forbes Magazine has alleged that the owner of the Ambassador Bridge contributed to the electoral campaigns of U.S. Representative Carolyn Cheeks Kilpatrick and Detroit Mayor Kwame Kilpatrick in an effort to slow down construction of border crossing infrastructure. Stephane Fitch and Joann Muller, "The Troll Under The Bridge," *Forbes Magazine* (November 15, 2004): 135-141.

C. The current process will be challenged

Witnesses from the federal and Ontario governments testified that the process they are implementing is optimal for major infrastructure construction and that it is the safest way to ensure a correct decision, in a proper fashion, as economically and quickly as possible.[75] When asked how infrastructure construction at Windsor-Detroit could be accelerated, Deputy Prime Minister McLellan said,

> "I know you are not suggesting that we take any kind of legal shortcuts here, because that could end up with lawsuits, and part of what we are trying to do is to ensure that the process is respected so that everybody believes that he or she has been treated fairly, and the prospect of any kind of legal action against whomever is reduced, one would hope, to almost nil."

The Deputy Prime Minister's contention that adhering to the existing bi-national process will avoid litigation is overly optimistic.

The Committee is convinced that the process has been ill-considered from day 1 because it has been based on the presumption that litigation can be avoided. The Deputy Prime Minister has been the recipient of bad advice bordering on the naïve.

The eventual solution to Windsor-Detroit will be a major piece of infrastructure affecting two large cities, and competing local and business interests: *no amount of careful adherence to process will eliminate the inevitability of litigation.* If there is to be litigation, it would be better to get on with it now rather than later.

And, if a crossing is disrupted in the meantime…

The Partnership process is based on the assumption that Canada and the United States can muddle through while the process moves slowly toward solutions. The situation is much more urgent that that.

---

[75] Bruce McCuaig, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (December 1, 2004); and Guy Bujold, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (February 7, 2005).

As Senator Jim Munson asked Bruce McGuaig, one of the lead Ontario officials for the province's Ministry of Transportation working on the infrastructure challenge at Windsor-Detroit, when he testified before the Committee in December 2004:

> "Are not the dates [projected for the completion of a new crossing] slightly misleading? What happens to the dates if you lose one of these crossings? Tragedy? You have all these expectations here. Those dates would be out of whack, would they not?"

McCuaig responded:

> "That is not an assumption that has gone into this evaluation. If there were an event of that nature, then some other action is going to be required to respond to that. This process is not built on the assumption that we would lose access to one of the crossings."

The Committee does not believe that Canada or the United States has the luxury of waiting for the completion of an additional crossing in the fullness of time. The effect of long-term disruption due to the damage or destruction of a crossing would be too great.

SOLUTIONS: EXPEDITING CONSTRUCTION AT WINDSOR-DETROIT

Given the consequences of inaction, all avenues that could lead to a more reasonable timetable need to be considered. The Committee believes that it is necessary to adopt innovative approaches to accelerate the timeline for the completion of a new crossing at Windsor-Detroit. We propose three.

Accelerator 1: Begin the design phase as soon as possible

Parallel to the Partnership process, various stakeholders have engaged engineering and consulting firms to examine the options in the Windsor-Detroit corridor. One of those was Sam Schwartz Engineering PLC which completed a study of possible crossing alternatives for the City of Windsor.

The company's report examined the five alternatives for crossing corridors laid out in the Bi-National Feasibility Report (a pre-cursor report to the current

environmental assessment process).[76] While these five alternatives have not been singled out as final candidates for the eventual crossing, they are likely candidates.

It is the Committee's view that as many steps of the Partnership's process as possible should be undertaken simultaneously. Without prejudicing the eventual outcome, the federal government should do what it can to commence design on four of the five options presented by the Schwartz Report before awaiting the eventual outcome of environmental assessment of the "Canada - United States - Ontario - Michigan Bi-National Partnership."[77]

It is the Committee's belief that there is enough urgency to this project to get on with design for four of the five options while environmental issues are being thrashed out. That will add to the cost of the process. But compared to what delays are already costing the Canadian economy and could further cost the economy if something goes wrong at the bridge or the tunnel, Canadians should consider the extra cost an investment in avoiding disaster.

The Committee's recommended approach could save at least two years in delivering a new crossing to Windsor-Detroit by allowing the Partnership to proceed almost seamlessly from environmental assessment to construction.

Accelerator 2: Construct a crossing outside of Windsor-Detroit

We cannot afford to allow the process to get bogged down in the local politics of Windsor-Detroit.

In the interests of ensuring there will be a new crossing along the land border, the government should consider implementing a strategy similar to the one that has been adopted to solve the infrastructure challenge at the St. Stephen-Calais crossing along the border between New Brunswick and Maine.

---

[76] Sam Schwartz Engineering PLLC (SSC) was retained by the City of Windsor, Ontario, to provide the City with a recommended approach on how to address both commercial and passenger related traffic issues as they relate to the Detroit-Windsor border crossings.

[77] The Committee is of the view that the government only needs to begin design on four of the five alternatives because the fifth option, which involves twinning an existing crossing, fails to provide the redundancy the Committee believes is necessary for Windsor-Detroit. The Committee recommended that redundancy be a key element of any crossing above on page 45.

The notoriously busy crossing at St. Stephen-Calais runs through the centre of both towns and often backs up traffic for hours. The strategy currently being implemented to address this challenge is the construction of a new crossing that bypasses the communities all together.[78]

That could be a good strategy for Windsor-Detroit. The government should initiate a process to examine possible alternative crossings either north of Lake St. Clair along the Ontario-Michigan border or along the Ontario-New York border. An out-of-town solution would:

A. Serve as an alternative route for the 14% of vehicles that travel through Windsor-Detroit as part of long distance journeys;

B. Provide a backup and alternative to the bridge and the tunnel without further congesting these cities and without alienating groups likely to challenge any new structures;

C. Introduce an element of competition from other potential crossing sites to the deliberations of officials in Windsor-Detroit, which might spur action.

Accelerator 3: Grant the Deputy Prime Minister the power to expedite construction through legislation

The importance of the crossings at Windsor-Detroit to Canada as a whole is so great, and the impact of a crossing being permanently disrupted would be so severe, that the Committee believes that the current situation constitutes a "public order emergency" to the security of Canada.

That being the case, the federal government has both the mandate and obligation, in the interests of national security, to remedy the situation as quickly as possible by creating an additional separate crossing (see Appendix XIV).

It should do so by introducing legislation granting the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness the authority to expedite construction of key border infrastructure.

[78] Bujold, "Testimony," Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, (February 7, 2005).

The legislation should include provisions that allow the Governor-In-Council, upon the recommendation of the Deputy Prime Minister, to waive all laws that must be waived to ensure expeditious construction of barriers and roads at land border crossings designated to be in the interest of national security.

The legislation should limit the legal recourse of those who want to block the decision to build border infrastructure that is subject to a waiver (but not limit their right to compensation from harm that expediting the process might inflict).

Similar legislation is working its way through the United States Congress to expedite construction on its borders.[79]

RECOMMENDATIONS:

23. The federal government, in the interests of national security, introduce legislation that would grant the Governor-in-Council, upon the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, the authority to expedite border infrastructure construction.

24. The federal government ensure viable crossing designs are completed before 2008.

25. The federal government work with the United States government to complete a new crossing at Windsor-Detroit before 2011.

26. The federal government immediately undertake a study of the feasibility of crossings outside of the Windsor-Detroit metropolitan area.

[79] The Bill in question is the Real ID Act of 2005. It is available at http://thomas.loc.gov.

CHAPTER VI

Afterward

This report has not endeavoured to be an all-inclusive assessment of the problems Canada faces on its southern border. Border security will continue to be a high priority for the Committee.

Subsequent reports will examine the following subjects:

A. The challenge of ensuring security between border posts

There is encouraging work being done by the multi-agency bi-national Integrated Border Enforcement Teams (IBETs) in 15 regions along the Canada-U.S. land border.

IBETs actively employ intelligence-based policing techniques that allow them to focus on identified threats rather than simply send out scouting patrols.[80] IBETs appear to be a valuable asset, but the public has no way of knowing. The government has yet to disclose any systematic measurements which demonstrate that IBETs have succeeded in reducing border threats.

The Committee is not yet convinced that IBETs, in themselves, provide enough security between crossings. We recognize that it makes sense to direct crime-fighting resources through intelligence and analysis, rather than simply patrol on a hit-and-miss basis.

However, we have questions about what more may need to be done.

- Beyond their publicized successes, how well do IBETs really perform?
- How big a role should they play in the border surveillance mix?
- Is there a need for a border patrol in addition to the IBETS? If so, who should undertake it?
- What role should other technologies like unmanned sensors, cameras, and unmanned aerial vehicles, play in watching the Canada-U.S. border?

[80] IBETs are deployed in-between border points and are not involved in customs and immigration processing.

B. Securing the length of the supply chain

Ferreting out potential trouble before it gets to the border obviously enhances security at Canada-U.S. border crossings.

Millions of containers are shipped by truck or rail between Canada and the United States every year. Knowing where they came from, what they contain, who is shipping them and where they are going is critical to border security.

The Committee has begun an examination of the integrity of Canada's supply chain. This examination is focusing on:

- Port and airport security;
- The risk assessment process used to vet goods from the point at which they are loaded, through their journey to Canada, their shipment within Canada, and their arrival at a final destination; and,
- Container bonding and documentation, container handling and in-transit control, container inspection techniques and technologies, and container physical security.

Some of the key unanswered questions in this new study are:

- How can we implement a container monitoring system that tracks containers and verifies their integrity throughout their journey through the entire course of the supply chain?
- How effective are Canadian targeting and inspection regimes?
- Has Canada deployed sufficient equipment like Vehicle and Cargo Inspection Systems (VACIS) and portal radiation detectors? Is it using what it has deployed as effectively as it could or should?[81]
- Should Canada implement exit checks on all containers leaving the country?

[81] The Committee's early impression is that insufficient equipment has been deployed across Canada and that which has is being used unevenly.

C. Monitoring FAST and NEXUS participants

The Committee will also study the effectiveness and integrity of programs designed for known and trusted shippers – programs like Free and Secure Trade (FAST) and NEXUS Highway.

FAST and NEXUS Highway are joint Canada-U.S. programs designed to increase border efficiency without sacrificing security. Under FAST, commercial processes have been harmonized to ease the clearance of commercial shipments, meaning that drivers of FAST shipments are pre-approved. Similarly, NEXUS effectively pre-clears travelers.

FAST participants include 26,000 drivers, 15 import companies and 367 freight carrying companies. Approximately 75,000 travelers are enrolled in NEXUS Highway.[82] Both programs provide special lanes at many major crossings so that pre-approved people, most notably importers/exporters, can cross with minimal delay. The joint principles behind these programs are (a) enhanced fluidity for pre-approved carriers, and (b) the freeing up of resources to allow Canadian and American border agencies to focus on higher risks.[83]

These programs are certainly needed. FAST and NEXUS Highway have decreased border delays by reducing the amount of time border personnel spend examining their participants.

It is important that FAST and NEXUS programs do not become unrestricted free passes to smuggle. All programs that involve security need to prove themselves beyond the level of superficial success, and the Committee has questions as to what is happening behind the scene:

---

[82] McLellan, "Testimony," (April, 11, 2005); and Alain Jolicoeur, "Enhancing Canada's Borders in the 21st Century," Presentation to Armchair Discussion at Canada School of Public Service, (February 10, 2005). Available at: http://www.myschool-monecole.gc.ca/events/archives/Armchair/docs/ecb10-02-05_e.ppt. Last visited: April 6, 2005.

[83] Canada Border Services Agency, "Fact Sheet: Free and Secure Trade program," (January 2005) and "Fact Sheet: NEXUS Highway program," (January 2005). Available at: www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/factsheets/2005/0125fast-e.html and www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/factsheets/2005/0125nexus_highway-e.html. Last visited: April 10, 2005.

- How effective are screening procedures for applicants to these types of programs? What are the rates of acceptance, rejection, and renewal? How often program members caught cheating the system?

- What steps are being taken to conduct random checks on registered participants to ensure that unscrupulous people aren't taking advantage of their seal of approval to smuggle illegal goods through?[84]

- What measures are in place to assure than non-approved vehicles aren't crashing the special lanes set up for FAST and NEXUS participants?

- What plans does CBSA have to upgrade infrastructure at plazas nearby border crossings so that trucks could get the go-ahead away from border crossings and then move through secure routes to the crossings, which would speed things up for truckers and decrease congestion at crossings?

D. Public disclosure of information related to the effectiveness of security

As the Washington-Post argued last August,

> "Unnecessary secrecy erodes public confidence in government. It makes it impossible to take at face value government assertions that information is genuinely sensitive - even when it is. And in a post-Sept. 11 world, needless secrecy is downright dangerous insofar as it prevents the open sharing of information that ought to have many different pairs of eyes examining and analyzing it."[85]

Enough said. This is an issue the Committee will continue to revisit.

[84] Our early impressions are not many. In its investigations to date, the Committee has heard an anecdotal account from a FAST program participant at Windsor that random checks are extremely rare.
[85] "Too Much Secrecy," *Washington-Post* (August 28, 2004): A24.

APPENDIX I

Order of Reference

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 20, 2004:

It was moved by the Honourable Senator Kenny,

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the national security policy of Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

(*a*) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to and prevent a national emergency or attack, and the capability of the Department of Public Safety and Emergency Preparedness to carry out its mandate;

(*b*) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;

(*c*) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and

(*d*) the security of our borders and critical infrastructure.

That the papers and evidence received and taken during the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee; and

That the Committee report to the Senate no later than March 31, 2006 and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until May 31, 2006.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

APPENDIX II

Index of Recommendations

1. Restructure the personal exemption limits to allow the Canada Border Services Agency to better focus on security. The restructuring should include harmonization with U.S. levels by 2007 and incremental bilateral increases to $2000 per visit by 2010.

2. The government should implement a system of periodic effectiveness testing that assesses the effectiveness of each of the components of Canada's national security programs at our borders.

3. The government should release the results of periodic effectiveness testing of border security programs, after a delay sufficient to remedy problems.

4. The Canada Border Services Agency deploy only inspectors fully-trained to the level of indeterminate employees to perform primary duties on inspection lines.

5. The number of personnel employed by the Canada Border Services Agency be sufficient to provide security commensurate with increased security threat associated with the increased traffic and threat at Canada-U.S. land border crossings in recent years.

6. The Canada Border Services Agency ensure that at least half of all shifts at land border crossings be staffed by at least two persons by Dec. 31, 2006; and that all shifts at all land border crossings be staffed by at least two persons by Dec. 31, 2007.

7. The Canada Border Services Agency significantly increase its capacity to move extra personnel to posts during surge/emergency conditions, and that it document such an increase in capacity by Dec. 31, 2006.

8. The Canada Border Services Agency investigate the possibility of pairing students with full-time inspectors at land border crossings so that students could earn both summer wages and credits toward community college diplomas associated with policing and security.

9. The Canada Border Services Agency expand its training programs in line with its newly focused mission on security as opposed to tax collection.

10. The Canada Border Services Agency improve its training programs for border agency personnel, with a special focus on components that increase skill sets for questioning techniques and cultural sensitivity.

11. The Canada Border Services Agency make mandatory the timely reporting and cataloguing of critical incidents faced by personnel.

12. The Canada Border Services Agency include a tally of those incidents in the Agency's annual report to Parliament.

13. The federal government arm border officers if it is not prepared to station and maintain an RCMP presence at all border crossings.

14. If the government does go ahead with arming border officers, it create a firearm qualification and recertification program that meets or exceeds the Firearms Course Training Standards of the Royal Canadian Mounted Police.

15. The Canada Border Services Agency connect *all* 62 unconnected border posts with real-time access to the customs mainframe by January 1st, 2006.

16. The Canada Border Services Agency upgrade the quality and fuse the data that is available to officers on the primary and secondary inspection lines.

17. The federal government develop and publicize an implementation plan for pre-clearance, with clearly understood timeframes.

18. The government move, with U.S. cooperation, to expand pre-clearance into continent-wide reverse inspection at all bridge and tunnel crossings.

19. By 2007, the government require documentation of all people entering Canada (including Canadians) that is:

    a) Tamper-proof;

    b) Machine-readable;

    c) Biometrically enhanced; and,

    d) Known to have been issued on the basis of reliable documentation.

20. Only those proposals for new crossing infrastructure at Windsor-Detroit which provide separate and secure infrastructure redundancy be considered.

21. Any new crossing constructed at Windsor-Detroit include facilities for reverse inspection.

22. The federal government move in 2005 to fund an awareness campaign that will outline to Canadians and Americans the security and economic benefits that would result from reinforcing Canada-U.S. border crossings quickly and the potential cost of not doing so.

23. The federal government, in the interests of national security, introduce legislation that would grant the Governor-in-Council, upon the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, the authority to expedite border infrastructure construction.

24. The federal government ensure viable crossing designs are completed before 2008.

25. The federal government work with the United States government to complete a new crossing at Windsor-Detroit before 2011.

26. The federal government immediately undertake a study of the feasibility of crossings outside of the Windsor-Detroit metropolitan area.

APPENDIX III

Who the Committee Heard From

Abbas, Mr. Leo
Mayor
Town of Happy Valley Goose Bay
February 3, 2005

Adams, Mr. John
Commissioner
Canadian Coast Guard
May 5, 2003

Addy, Major General (ret'd) Clive
National Past Chairman
Federation of Military and United Services Institutes of Canada
October 15, 2001

Alexander, Dr. Jane
Deputy Director
U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA)
February 04, 2002

Allard, The Honorable Wayne
Ranking Member (Republican – Virginia), U.S. Senate Armed Services Committee
February 05, 2002

Amos, Chief Warrant Officer Bruce
423 Maritime Helicopter Squadron, 12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Adams, Superintendent Bill
Federal Services Directorate
RCMP
June 9, 2003

Adams, Corporal Terrance
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Alarie, Master Corporal Bernadette
Canadian Forces Dental Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Allan, Major Murray
Deputy Commanding Officer
Royal Regina Rifles
January 27, 2003

Allen, Mr. Jon
Director General, North America Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002, March 17, 2003

Anderson, Colonel N.J.
National Defence
May 2, 2005

Andrash, Mr. P. (Duke)
Sergeant 481, Vancouver Police Department
November 18-22, 2001

Arcand, Chief Warrant Officer Gilles
5th Combat Engineer Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Atkins, Chief Superintendent Ian
Criminal Operations Officer, H Division, RCMP
January 22-24, 2002, September 22-23, 2003

Atkinson, Ms. Joan
Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development
Department of Citizenship and Immigration
January 28, 2002

Audcent, Mr. Mark
Law Clerk and Parliamentary Counsel
Senate of Canada
December 2, 2002

Avis, Captain Peter
Director of Maritime Policy, Operations and Readiness
Department of National Defence
April 7, 2003

Axworthy, Dr. Thomas
Chairman, Centre for Study of Democracy
Queen's University
September 29, 2003

Badger, Captain Chris J.
Vice President, Operations, Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Baird, Master Corporal Keith
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Baker, Mr. Mike
Vice-President, Corporate Management
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002

Baker, Lieutenant-Colonel Roy
Wing Logistics and Engineering Officer
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Balnis, Richard
Senior Research Officer
Canadian Union of Public Employees
November 18, 2002

Baltabaev, M.P., Mr. Tashpolot
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Barbagallo, Lieutenant Jason
The Black Watch
November 5-6, 2002

Bariteau, Lieutenant-Colonel François
Commanding Officer, Canadian Forces
Leadership and Recruit School
National Defence
June 1, 2005

Barrette, Mr. Jean Director
Security Operations, Safety and Security
Group
Transport Canada
November 27, 2002 / December 2, 2002

Basrur, Dr. Sheela
Medical Officer of Health
City of Toronto
October 30, 2003

Bastien, Commander Yves
Formation Administration Officer
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Bax, Ms. Janet
Director General, Programs
Office of Critical Infrastructure Protection
and Emergency Preparedness
October 20, 2003

Beattie, Captain Davie
Canadian Parachute Centre Adjutant
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Beazley, Chief Frank
Halifax Regional Police
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Barrett, Major Roger R.
Operational Officer, 2 RCR
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Bartley, Mr. Alan
Director General, Policy Planning and
Readiness, Office of Critical Infrastructure
Protection and Emergency Preparedness
July 19, 2001

Bastien, Major-General Richard
Deputy Commander of Air
Assistant Chief of the Air Staff
Department of National Defence
December 03, 2001

Baum, Major Nigel
J4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Beare, Brigadier-General Stuart A.
Commander, Land Forces Western Area
National Defence
March 7, 2005

Beattie, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer, Canadian Forces
Support Training Group, CFB Borden
June 25-27, 2002

Beers, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Electrical and
Mechanical Engineering
CFB Borden
June 25-27, 2002

Begin, Mr. Robert
Regional Director, Quebec
Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness
October 27, 2003

Belcourt, Chief Warrant Officer Mario
12th Canadian Armoured Regiment
5th Canadian Mechanized Brigade CFB Valcartier
September 24, 2003

Bell, Mr. Peter
Intelligence Analyst
Organized Crime Agency of B.C.
November 18-22, 2001

Bercuson, Dr. David J.
Director, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
April 19, 2004 and March 8, 2005

Berry, Major David
Canadian Parachute Centre Training Officer
Commander
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Berthiaume, Mr. Tim
Deputy Fire Chief
City of Windsor
February 10, 2003

Begley, Inspector J.J. (Jim)
Federal Policing Service
RCMP
November 18-22, 2001

Bell, Lieutenant-Commander John
Commander, HMCS Queen
National Defence
March 9, 2005

Belzile, Lieutenant-General (ret'd) Charles
Chairman
Conference of Defence Associations
October 15, 2001

Bernier, Warrant Officer Michel
5th Military Police Platoon
CFB Valcartier
September 24, 2003

Berthiaume, Lieutenant-Colonel Philip (Res)
Essex and Kent Scottish Regiment
December 1, 2004

Bildfell, Mr. Brian
Director, Ambulance Services
City of Windsor
February 27, 2003

Bilodeau, Mr. Ronald
Associate Secretary to the Cabinet, Deputy Minister to the Deputy Prime Minister and Security and Intelligence Coordinator
Privy Council Office
February 24, 2003

Bissonnette, Captain J.R.A.
Commander, 5th Military Police Platoon
CFB Valcartier
September 24, 2003

Black, Lieutenant Colonel Dean C.
Commanding Officer, 403 Squadron
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Blair, Colonel Alan
12 Wing Commander
National Defence
May 5, 2005

Blanchard, Master Corporal Piette
Canadian Forces Dental Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Bland, Professor Douglas
Chair of Defence Management Program, School of Policy Studies
Queen's University
October 29, 2001 / May 27, 2002

Bishop Jr., The Honorable Sanford D. (Democrat – Georgia)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 05, 2002

Black, Mr. Bob
Director, Office of Emergency Preparedness
City of Edmonton
January 28, 2003

Blackmore, Mr. David
Director of Building and Property, Emergency Operations Centre Manager City of St. John's
March 31, 2003

Blair, Master Warrant Officer Gérald
Canadian Forces School of Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Blanchette, Lieutenant-Colonel Michael
Commander, Canadian Parachute School
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Blight, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Blondin, Colonel Yvan
Wing Commander, 3 Wing Bagotville
National Defence
June 1, 2005

Bloodworth, Ms Margaret
Deputy Minister
Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
February 15, 2005

Boisjoli, Lieutenant-Commmander André
Commanding Officer, HMCS Glace Bay,
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Bolton, Lieutenant Colonel Bruce D
Commanding Officer
The Black Watch, Royal Highland Regiment
of Canada
November 5-6, 2001

Bon, Mr. Daniel
Director General, Policy Planning, Assistant
Deputy Minister, Policy
Department of National Defence
July 18, 2001

Bonnell, Mr. R.J. (Ray)
Superintendent, Officer in Charge,
Protective Services Branch, RCMP
December 2, 2002

Boswell, Lieutenant-Colonel Brad
Acting Director of Army Doctrine
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Bouchard, Major-General J.J.C
Commander, 1 Canadian Air Division
National Defence
March 10, 2005

Boucher, Mr. Mark
National Secretary Treasurer
Canadian Merchant Service Guild
February 2, 2005

Boulden, Ms Jane
Canada Research Chair in International
Relations and Security Studies
Royal Military College of Canada
November 29, 2004

Bourgeois, Mr. Terry
District Chief, Rural District 3,
Communications, Fire and Emergency
Service, Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Boutilier, Dr. James A.
Special Advisor (Policy), Maritime Forces,
Pacific Headquarters
Department of National Defence
June 9, 2003

Bowes, Lieutenant-Colonel Steve
Armour School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Boyer, Colonel Alain
Commander 15 Wing Moose Jaw
National Defence
March 9, 2005

Bramah, Mr. Brian
Regional Director
Transport Canada
November 18-22, 2001

Brandt, Mr. Brion
Director, Security Policy
Transport Canada
May 5, 2003

Bradley, Corporal John
Imagery Technician
17 Wing Imaging and Associate Air Force Historian, 17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Brochet, Inspector Pierre, Chief of Operation, Planning Section, Montreal Police Service, City of Montreal
September 26, 2003

Brodeur, Vice-Admiral (Ret'd) Nigel
As an individual
March 1, 2005

Brooks, Captain Melissa
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Brown, Major Chris
424 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Bryan, Mr. Robert
Emergency Planning Coordinator City of Vancouver
January 30, 2003

Buck, Vice-Admiral Ron
Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
December 03, 2001, August 14, 2002, April 7, 2003

Buck, Vice-Admiral Ron
Vice Chief of the Defence Staff
National Defence
December 6, 2004

Buenacruz, Corporal
Wing Administration
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Bugslag, Mr. Bob
Executive Director, Provincial Emergency Program
Government of British Columbia
March 1, 2005

Bujold, Mr. Guy
Assistant Deputy Minister
Infrastructure Canada
February 7, 2005

Bullock, Ms. Margaret
Manager, Security Awareness, Policy and Regulatory Corporate Security, Air Canada
November 18-22, 2001

Burke, Captain (N) Greg
Chief of Staff, Maritime Forces Atlantic
Department of National Defence
January 22-24, 2002

Burke, Mr. Sean
Research Associate, National Security Studies, Council on Foreign Relations
February 04, 2002

Burr, Ms Kristine
Assistant Deputy Minister, Policy
Transport Canada
February 7, 2005

Burrell, Mr. Bruce
Assistant Deputy Chief Director,
Halifax Regional Fire Service
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Butler, Mr. John
Regional Director, Newfoundland and Labrador
Canadian Coast Guard
February 2, 2005

Calder, Mr. Kenneth
Assistant Deputy Minister, Policy
Department of National Defence
November 26, 2001, August 14, 2002, April 26, 2004, October 25, 2004

Cameron, Colonel Scott
Director of Medical Policy on the staff of the Director General Health Services (DGHS)
Department of National Defence
December 10, 2001

Cameron, Captain Keith
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Campbell, Anthony
Vice-President, Canadian Association for Security and Intelligence Studies
June 3, 2002

Campbell, Lieutenant-General Lloyd
Commander of Air Command and Chief of the Air Staff
Department of National Defence
December 03, 2001

Campbell, Master Corporal Steve
426 Training Squadron, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Camsell, Lieutenant-Colonel J.F.
36th Service Battalion
February 2, 2005

Caouette, Sergeant Denis, Operational Planning Section, Montreal Police Service, City of Montreal
September 26, 2003

Capstick, Colonel Mike
Director, Land Personnel Strategy
Patricia's Canadian Light Infantry
March 10, 2005

Caron, Corporal Denis
National Support Arrangements Coordinator, Coast and Airport Watch
National Coordinator, Organized Crime Branch, RCMP
April 7, 2003

Caron, Lieutenant-General Marc
Chief of Land Staff
National Defence
February 7, 2005

Carroll, Lieutenant-Commander Derek
HMCS Tecumseh
National Defence
March 8, 2005

Castillo, Corporal Marvin
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Castonguay, Staff Sergeant Charles
Unit Commander
RCMP
November 5-6, 2001

Cellucci, H.E. Paul
Ambassador
Embassy of the United States of America to Canada
August 15, 2002

Cessford, Lieutenant-Colonel Michael
Acting Commader, Canadian Forces Joint Operations Group, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Chapin, Mr. Paul
Director General, International Security Bureau, Department of Foreign Affairs and International Trade
February 23, 2004

Charette, Mr. Serge
National President
Customs Excise Union Douanes Accise
January 22-24, 2002

Chartier, Honorary Lieutenant-Colonel Victor G., OMM, CD.
The Black Watch
November 5-6, 2002

Chartrant, Lieutenant-Commander
Yves
Acting Commanding Officer, HMCS
Huron
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Chow, Lieutenant Commander Robert
Commanding Officer, HMCS *Unicorn*
(Saskatoon)
January 27, 2003

Christie, Mr. Ryerson
Researcher, Centre for International and
Security Studies
York University
March 21, 2005

Cirincione, Mr. Joseph
Senior Director, Non Proliferation
Project, The Carnegie Foundation
February 05, 2002

Clapham, Superintendent, Ward D.
Officer in Charge
RCMP
November 18-22, 2001

Clark, Captain Robert
CO BW No.2497 Cadet Corps
Head Librarian, Law Library
McGill University
November 5-6, 2002

Clarke, Master Corporal James
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Clarke, Mr. Shawn
Acting Regional Director, Prince
Edward Island, Office of Critical
Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness
October 27, 2003

Coble, The Honorable Howard
Ranking Member (Republican, North
Carolina)
U.S. House Judiciary Committee
February 07, 2002

Cohen, Mr. Andrew
Associate Professor, School of
Journalism and Communications
Carleton University
March 21, 2005

Collenette, P.C., M.P., The
Honourable David Michael
Minister of Transport
December 2, 2002

Connolly, Mr. Mark
Director General, Contraband and
Intelligence Services Directorate,
Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
February 10, 2003, September 22, 2003

Connolly, Mr. Mark
Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Conyers, Jr., The Honorable John
Ranking Member Democrat-Michigan,
U.S. House Judiciary Committee
February 07, 2002

Cooper, First Officer Russ
Toronto Representative, Security Committee
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Corcoran, Mr. James
Former Deputy Director, Operations
Canadian Security and Intelligence Service
October 01, 2001

Cormier, Master Seaman Michael
Canadian Forces Military Police Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Cormier, Captain Michael P.
Deputy Harbour Master
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Côté, Mr. Bertin
Deputy Head of Mission
Canadian Embassy (Washington)
February 04-07, 2002

Côté, Master Corporal Claude
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Côté, Brigadier-General Gaston
Commander, Land Forces Quebec Area
National Defence
June 1, 2005

Côté, Mr. Yvan
Investigator, Organized Crime Task Force, Montreal Urban Community Police Department
November 05-06, 2001

Coulter, Mr. Keith
Chief, Communications Security Establishment
February 24, 2003

Couture, Lieutenant-General Christian
Assistant Deputy Minister (Human Resources – Military)
Department of National Defence
December 10, 2001

Crabbe, Lieutenant-General (Ret'd) Ray
Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
March 10, 2005

Creamer, Mr. Dennis
Vice-President, Finance and Administration
Halifax Port Authority
January 22-24, 2002

Crober, Mr. Paul
Regional Director for B.C. and Yukon, Emergency Mgmt. and National Security Sector, Public Safety and Emergency Preparedness Canada
March 1, 2005

Crosbie, Mr. William
Director General, North America Bureau
Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer
Assistant Secretary of Defence, International Security Policy
Office of the U.S. Secretary of Defence
February 06, 2002

Croxall, Corporal Kevin
CFB Borden Administration Services, CFB Borden
June 25-27, 2002

Cushman, Dr. Robert
Chief Medical Officer of Health, City of Ottawa
February 3, 2003

D'Avignon, Mr. Michel
Director General, National Security, Policing and Security Branch, Solicitor General Canada
July 19, 2001

D'Cunha, Dr. Colin
Commissioner of Public Health, Chief Medical Officer of Health, Ministry of Health and Long-Term Care, Ontario
October 30, 2003

Daigle, MSC, CD, MGen. Pierre
Special Advisor to the Chief of Defence Staff
Department of National Defence
March 17, 2003 / February 23, 2004

Dallaire, Gabriel
Gulf Squadron, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Daniels, Private Jason
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Davidson, Rear-Admiral Glenn V.
Commander, Maritime Forces Atlantic
Department of National Defence
September 22, 2003

Davies, Ms. Krysta M.
Intelligence Analyst Specialist
KPMG Investigation and Security Inc.
October 01, 2001

Dawe, Mr. Dick
Manager, Personnel Support Programmes, Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
November 5-6, 2002

DeCuir, Brigadier-General Mike
Deputy Regional Commander
Canadian NORAD Region
Headquarters
November 18-22, 2001

Deering, Richard
Chief of Police
Royal Newfoundland Constabulary
February 3, 2005

Dempster, Major-General Doug
Director General, Strategic Planning
National Defence
April 11, 2005

Deschamps, Col. André
Director, Continental Operations
Department of National Defence
May 6, 2002

Devlin, Mr. W.A. (Bill)
Manager, Hub Development,
Vancouver International Airport
Air Canada
November 18-22, 2001

Dewar, Captain (N) (Ret'd) John
Member, Maritime Affairs
Navy League of Canada
May 12, 2003, June 2, 2003

Dickenson, Mr. Lawrence T.
Assistant Secretary to the Cabinet,
Security and Intelligence
Privy Council Office
October 29, 2001 / February 24, 2003

Deemert, Mr. Rob
Cabin Security, International Association of
Machinists and Aerospace Workers
August 15, 2002

Dempsey, Mr. Lawrence
National Secretary Treasurer
Canadian Merchant Service Guild
September 22, 2003, February 2, 2005

De Riggi, Mr. Angelo
Intelligence Officer
Organized Crime Task Force - RCMP
November 5-6, 2001

Desrosiers, Chief Warrant Officer
Christian
5th Canadian Light Artillery Regiment
September 24, 2003

deVries, Nicolaas C.W.O. (Ret'd)
Military Bands
January 31, 2005

Dewitt, Mr. David
Director, Centre for International and
Security Studies
York University
December 2, 2004

Dietrich, Chief Warrant Officer Dan
Chief Warrant Officer
One Canadian Air Division
November 18-22, 2001

Dion, Corporal Yves
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Ditchfield, Mr. Peter
Deputy Chief Officer
Organized Crime Agency of B.C.
November 18-22, 2001

Doge, Ms. Trish
Director, Risk and Emergency
Management, City of Vancouver
January 30, 2003

Douglas, Lieutenant-Colonel Brian
Artillery School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Dowler, Chief Petty Officer First Class
George
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Downton, Master Corporal Doug
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Doyle, Lieutenant Colonel Bert
Commanding Officer, 402 Squadron
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Droz, Superintendent Pierre
Criminal Operations
RCMP
November 5-6, 2001

Duchesneau, Mr. Jacques
President and Chief Executive Officer
Canadian Air Transport Security
Authority
November 25, 2002

Dufour, Major Rénald
Commander, 58th Air Defence Battery
CFB Valcartier
September 24, 2003

Dufresne, Corporal
Canadian Forces Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Duguay, Mr. Yves
Senior Director
Corporate Security Risk Management
Air Canada
November 18-22, 2001

Duncan, Mr. Mark
Vice-President, Operations
Canadian Air Transport Security
Authority
November 25, 2002

Dunn, Major General Michael
Vice Director, Strategic Plans and
Policy
The Pentagon
February 06, 2002

Durocher, Captain Pascal
Deputy Commanding Officer,
2EW Squadron, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Earnshaw, Commander Paul F.
Commanding Officer TRINITY, Joint
Ocean Surveillance Information Centre
Department of National Defence
September 22, 2003

Edmonds, Captain (N) David
Chief of Staff Personnel & Training,
Naval Reserve
Department of National Defence
September 25, 2003

Elcock, Mr. Ward
Director
Canadian Security Intelligence Service
August 14, 2002, February 17, 2003

Elliott, Mr. William
Assistant Deputy Minister, Safety and
Security Group
Transport Canada
November 27, 2002, December 2,
2002, May 5, 2003

Ellis, Captain Cameron
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Ellis, Colonel Jim
2nd in Command, Operation Peregrine
National Defence
March 1, 2005

Ellis, Ms. Karen
Assistant Deputy Minister (Infrastructure and
Environment), National Defence
June 6, 2005

Enger, Inspector T.G. (Tonia)
Operations Officer
RCMP
November 18-22, 2001

Erkebaev, M.P., The Honourable
Abdygany
Speaker of the Legislative Assembly
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Evans, Ms. Daniela
Chief, Customs Border Services
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Evraire, Lieutenant-General (Ret'd)
Richard J.
Conference of Defence Associations
April 19, 2004

Fadden, Mr. Richard
Deputy Clerk, Counsel and Security
Intelligence Coordinator
Privy Council Office
October 29, 2001, January 29, 2002,
August 14, 2002

Fagan, Mr. John
Director of Intelligence and
Contraband, Atlantic Region
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Fagan, Mr. Wayne
Regional Vice-President
Union of Canadian Transportation
Employees (UCTE)
February 2, 2005

Falconer, Captain Vic
Formation Drug Education
Coordinator, Formation Health
Services (Pacific)
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Falkenrath, Mr. Richard
Senior Director
U.S. Office of Homeland Security
February 07, 2002

Fantino, Chief Julian
Toronto Police Service
May 6, 2002

Farmer, Mr. Rick
Area Manager, Ontario East Port of Entries
Citizenship and Immigration Canada
May 7-9, 2002

Farr, Mr. Bruce
Chief and General Manager, Toronto
Emergency Medical Services
City of Toronto
October 30, 2003

Ferguson, Mr. Brian
Assistant Deputy Minister, Veterans
Services
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Fergusson, Mr. James
Centre for Defence and Security Studies
Department of Political Studies
University of Manitoba
March 10, 2005

Fernie, Iain
Regional Security Operations Manager
Air Canada
June 24, 2002

Ferris, Mr. John
Faculty of Social Sciences,
International Relations Program
University of Calgary
March 8, 2005

Fields, Fire Chief Dave
Fire Department
City of Windsor
February 27, 2003

Fisher, Captain Kent
J8
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Flagel, Mr. Brian
Director, Airport Operations
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Flynn, Commander Steven
U.S. Coast Guard and Senior Fellow
National Security Studies, Council on Foreign Relations
February 04, 2002

Forcier, Rear-Admiral J.Y.
Commander, MARPAC
National Defence
February 28, 2005

Forgie, Mr. John
Enforcement Supervisor, Vancouver
Citizenship and Immigration Canada
November 18-22, 2001

Foster, Lieutenant-Colonel Rob
Acting Commanding Officer, 8 Air Maintenance Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Fisher, Second Lieutenant Greg
The Black Watch
November 5-6, 2002

Flack, Mr. Graham
Director of Operations, Borders Task Force
Privy Council Office
March 17, 2003, February 23, 2004

Fleshman, Larry
General Manager, Customer Service
Toronto, Air Canada
June 24, 2002

Fonberg, Mr. Robert
Deputy Secretary to the cabinet, Operations
Privy Council Office
March 17, 2003

Forcier, Commodore Jean-Yves
Chief of Staff J3, Deputy Chief of the Defence Staff, Department of National Defence
July 18, 2001

Fortin, Lieutenant-Colonel Mario
Acting Commanding Officer, 426 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Fox, Mr. John
Member
Union of Canadian Transportation Employees (UCTE)
February 2, 2005

Fox, Mr. John
Regional Representative, Nova Scotia (UCTE)
September 22, 2003

Francis, Warrant Officer Charles
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Frappier, Mr. Gerry
Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group, Transport Canada
April 7, 2003, June 2, 2003, February 25, 2004

Frappier, Lieutenant-Colonel Jean
Commander, 12th Canadian Armoured Regiment, 5th Canadian Mechanized Brigade, CFB Valcartier
September 24, 2003

Fraser, Rear-Admiral Jamie D.
Commander
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Fraser, Ms. Sheila
Auditor General of Canada
December 10, 2001, December 6, 2004

Frederick, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Frerichs, Private Travis
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Fries, Mr. Rudy
Emergency Management Coordinator, London-Middlesex Community
City of London
March 31, 2003

Froeschner, Major Chris
Acting Commanding Officer, 429 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Gadula, Mr. Charles
Director General, Fleet Directorate, Marine Services, Department of Fisheries and Oceans Canada
April 7, 2003

Gagné, Major M.K.
Officer Commanding Administration Company, 2nd Battalion Princess National Defence
March 10, 2005

Gagnon, Major Alain
Commanding Officer, Canadian Forces Recruiting Centre, Montreal
June 25-27, 2002

Gagnon, Mr. Jean-Guy, Deputy Director, Investigations Department, Montreal Police Service, City of Montreal
September 26, 2003

Gardner, Major Craig
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Garnett, Vice-Admiral (Ret'd) Gary L.
National Vice-President for Maritime Affairs
Navy League of Canada
May 12, 2003

Garnon, Lieutenant-Commander Daniel
Comptroller, National Defence
September 25, 2003

Gauthier, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Gauthier, Major-General Michael J.C.M.
Director General of Intelligence
National Defence
December 13, 2004

Gauvin, Major Bart
Directorate of Army Training 5
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Gauvin, Commodore Jacques J.
Acting Assistant Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Giasson, Mr. Daniel
Director of Operations, Security and Intelligence
Privy Council Office
January 8, 2002 / January 29, 2002

Gibbons, The Honorable Jim
Member (Republican – Nevada)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 6, 2002

Giffin-Boudreau, Ms. Diane
Acting Director General, Atlantic Region, Department of Citizenship and Immigration Canada
September 22, 2003

Gilbert, Chief Warrant Officer Daniel
Department of National Defence
December 3, 2001

Gilbert, Staff Superintendent Emory
Operational Support Services, Toronto Police Services, City of Toronto
October 30, 2003

Gilkes, Lieutenant-Colonel B.R.
Kings Own Calgary Regiment
National Defence
March 8, 2005

Gimblett, Mr. Richard
Research Fellow
Centre for Foreign Policy Studies
Dalhousie University
February 21, 2005

Girouard, Commodore Roger
Commander, CANFLTPAC
National Defence
February 28, 2005

Giroux, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Glencross, Captain, Reverend Bruce
Regimental Padre Minister
The Black Watch
November 5-6, 2002

Gludo, Colonel J.D.
Commander, 41 Canadian Brigade
Group of Canada, National Defence
March 8, 2005

Goatbe, Mr. Greg
Director General, Program Strategy
Directorate
Canada Customs and Revenue Agency
January 28, 2002

Goetz, Captain J.J.
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Goodall, Superintendent Bob
Bureau Commander, Field and Traffic
Support Bureau
Ontario Provincial Police
October 30, 2003

Goss, The Honorable Porter
Chair (Republican - Florida)
U.S. House Select Committee on
Intelligence
February 6, 2002

Gotell, Chief Warrant Officer Peter
Operations
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Goupil, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire,
Unité d'urgence, région ouest, Sûreté
du Québec
November 5-6, 2001

Graham, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Graham, Erin
Manager Safety, Capital District Health
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Granatstein, Dr. Jack
Chair, Council for Defence and Security in
the 21st Century
May 27, 2002, April 28, 2004

Grandy, Mr. Brian
Acting Regional Director, Atlantic
Region
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Grant, Captain Timothy J.
Commander, 1 Canadian Mechanized Brigade Group
National Defence
March 7, 2005

Green, Major Bill
Commanding Officer, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
January 27, 2002

Gregory, Leading Seaman
Wing Administration Human Resources Department
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Guevremont, Benoît
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Gutteridge, Mr. Barry
Commissioner, Department of Works and Emergency Services
City of Toronto
October 30, 2003

Haché, Colonel Mike
Director, Western Hemisphere Policy
National Defence
April 11, 2005

Hall, Major Steve
Deputy Commandant, Canadian Forces School of Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Gray, P.C., Right Honourable Herb
Chair and Commissioner, Canadian Section, International Joint Commission
March 29, 2004

Grégoire, Mr. Marc
Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group
Transport Canada
February 25, 2004

Grue, Superintendent Tom
Edmonton Police Services
City of Edmonton
January 28, 2003

Guindon, Captain (N) Paul
Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Gupta, Lieutenant-Colonel Ranjeet K.
Canadian Forces School of Military Engineering, C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Haeck, Lieutenant Colonel Ken F.
Commandant of Artillery School IFT
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Hamel, MWO Claude
Regimental Sergeant-Major Designate
The Black Watch
November 5-6, 2002

Hammond, Major Lee
Artillery
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Hapgood, Warrant Officer John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Harrison, Captain (N) R.P. (Richard)
Assistant Chief of Staff, Operations,
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Harvey, Lieutenant-Commander Max
Commander
H.M.C.S. Cabot
February 2, 2005

Hatton, Commander Gary
Commanding Officer, HMCS Montreal
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Hazelton, LCol Spike C.M.
Commandant of Armour School C2
SIM, CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Hébert, Barbara
Regional Director, Customs, Canada
Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Hansen, Superintendent Ken
Director of Federal Enforcement
RCMP
April 7, 2003, June 9, 2003

Harlick, Mr. James
Assistant Deputy Minister, Office of
Critical Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness, National
Defence
July 19, 2001, October 20 & 27, 2003

Hart, Corporal
Wing Administration Human Resources
Department, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Logistics Officer & Course Commander, The
Black Watch
November 5-6, 2002

Haydon, Mr. Peter T.
Senior Research Fellow, Center for
Foreign Policy Studies
Dalhousie University
April 28, 2003, February 1, 2005

Hearn, Brigadier-General T.M.
Director General, Military Human
Resources Policy and Planning
Department of National Defence
December 10, 2001

Heinbecker, Paul
Former Ambassador to the U.N.
As an individual
February 21, 2005

Heimann, Dr. Alan
Medical Officer of Health
City of Windsor
February 27, 2003

Henault, General Raymond R.
Chief of the Defence Staff
National Defence
December 3, 2001

Henderson, Major Georgie
Deputy A3
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Henry, Dr. Bonnie
Associate Medical Officer of Health
City of Toronto
October 30, 2003

Herbert, Mr. Ron
Director General, National Operations Division
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Hickey, Captain (N) Larry
Assistant Chief of Staff Plans and Operations (Maritime Forces Atlantic)
National Defence
June 16, 2003

Hildebrandt, Captain Gerhard
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Heisler, Mr. Ron
Canada Immigration Centre, Halifax
Department of Citizenship and Immigration Canada
September 22, 2003

Hendel, Commodore (Ret'd) Hans
Consultant, Canadian Forces Staff College
April 28, 2003

Henneberry, Lieutenant-Commander,
HMCS Nanaimo
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

Henschel, Superintendent Peter
Federal Services Directorate
RCMP
June 9, 2003

Hickey, Mr. John
MHA, Lake Melville
House of Assembly of Newfoundland and Labrador
February 3, 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)
"H" Division, Criminal Operations Branch, RCMP
September 22, 2003

Hill, Mr. Dave
Chair, Capital Region Emergency Preparedness Partnership
City of Edmonton
January 28, 2003

Hillier, General Rick
Chief of the Defence Staff
National Defence
May 30, 2005

Hillmer, Dr. Norman
Professor of History and International Affairs.
Carleton University
November 1, 2004

Hincke, Colonel Joe
Commanding Officer
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Hines, Colonel Glynne
Director, Air Information Management,
Chief of the Air Staff
National Defence
July 18, 2001

Horn, Lieutenant-Colonel Bernd
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Hornbarger, Mr. Chris
Director
U.S. Office of Homeland Security
February 7, 2002

Hounsell, Master Corporal Scott
Candian Forces School of Electronical and
Mechanical Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Howe, Corporal Kerry
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Huebert, Dr. Rob
Professor, Dept. of Political Science
University of Calgary
March 8, 2005

Hunt, Mr. Baxter
Embassy of the United States of America to
Canada
August 15, 2002

Hunter, The Honorable Duncan
Ranking Member, Subcommittee on
Military Procurement (Republican –
California)
U.S. House Armed Services Committee
February 06, 2002

Hupe, Master Corporal Bryan
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Hynes, Major A.G.
Air Reserve Coordinator (East)
1 Canadian Air Division Headquarters
Feburary 1, 2005

Iatonna, Mr. Mario
Municipal Engineer
City of Windsor
December 1, 2004

Idzenga, Major Ray
Commanding Officer, Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Innis, Captain Quentin
Instructor, Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Issacs, Sergeant Tony
Search and Rescue Technician
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Jackson, Ms. Gaynor
Manager, Military Family Support
Centre, Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Jarvis, Vice-Admiral Greg
Assistant Deputy Minister (Human Resources Military)
February 21, 2005

Jeffery, Lieutenant General M.K.
Chief of the Land Staff
Department of National Defence
December 3, 2001 / August 14, 2002

Jestin, Colonel Ryan
Commander, C.F.B. Gagetown
3 Area Support Group
National Defence
January 31, 2005

Inkster, Mr. Norman
President, KPMG Investigation and Security Inc.
Former Commissioner, RCMP
October 01, 2001

Irwin, Brigadier-General S.M.
Chief Executive Officer of the Canadian Forces Housing Agency
National Defence
June 6, 2005

Jackson, Major David
J3
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Janelle, Private Pascal
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Jean, Mr. Daniel
Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development, Department of Citizenship and Immigration Canada
March 17, 2003

Jenkins,Wilma
Director, Immigration Services
Citizenship and Immigration Canada
June 24, 2002

Job, Mr. Brian
Chair, Institute of International Relations
University of British Columbia
March 1, 2005

Johns, Fred
General Manager, Logistics and Processing Strategies
Canada Post
August 15, 2002

Johnson, Captain Wayne
J7, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Johnston, Chief Cal
Chief of Police
City of Regina
January 27, 2003

Jolicoeur, Mr. Alain
President, Department of Public Safety and Emergency Preparedness Canada
Canada Border Services Agency
February 23, 2004, April 11, 2005

Jurkowski, Brigadier-General (ret'd) David
Former Chief of Staff, Joint Operations
Department of National Defence
October 1, 2001

Kavanagh, Paul
Regional Director, Security and Emergency Planning
Transport Canada
June 24, 2002

Keating, Dr. Tom
Professor, Department of Political Science
University of Alberta
March 7, 2005

Johnson, Captain Don
President
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Johnston, Rear-Admiral (Ret'd) Bruce
As an individual
April 28, 2003

Johnston, Mr. Kimber
Director General, Stragetic Policy
Public Safety and Emergency Preparedness Canada
February 15, 2005

Joncas, Chief Petty Officer First Class Serge
Maritime Command Chief Petty Officer, National Defence
December 3, 2001

Kasurak, Mr. Peter
Principal
Office of the Auditor General of Canada
December 10, 2001, December 6, 2004

Keane, Mr. John
Deputy Assistant Secretary, Bureau of Western Hemisphere Affairs
U.S. Department of State
February 06, 2002

Kee, Mr. Graham
Chief Security Officer
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Kelly, Mr. James C.
As an individual
May 26, 2003

Kelly, Lieutenant Colonel W.J.
Force Planning and Program Coordination, Vice Chief of the Defence Staff, National Defence
July 18, 2001

Kennedy, Mr. Paul
Senior Assistant Deputy Solicitor General, Solicitor General of Canada
January 28, 2002, February 24, 2003

Keyes, Mr. Bob
Senior Vice-President, International
Canadian Chamber of Commerce
December 1, 2004

Kiloh, Insp. D.W. (Doug)
Major Case Manager, RCMP
November 18-22, 2001

King, Vice-Admiral (Ret'd) James
As an individual
May 12, 2003

Kloster, Mr. Deryl
Emergency Response Department
City of Edmonton
January 28, 2003

Kelly, Chief Warrant Officer Michael
The Black Watch
November 5-6, 2002

Kennedy, Mr. Paul E
Senior Assistant Deputy Solicitor General, Policy Branch, Public Safety and Emergency Preparedness Canada
February 15, 2005

Kerr, Captain Andrew CD
The Black Watch
November 5-6, 2002

Khokhar, Mr. Jamal
Minister-Counsellor (Congressional Affairs)
Canadian Embassy (Washington)
February 04, 2002

King, Lieutenant-Colonel Colin
Commanding Officer, Royal Regina Rifles (Regina)
January 27, 2003

King, Vice-Admiral (Ret'd) Jim
Vice-President, Atlantic
CFN Consultants
May 5, 2005

Kobolak, Mr. Tom
Senior Program Officer, Contraband and Intelligence
Canada Customs and Revenue Agency
April 7, 2003

Koch, Major Pat
J5, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Koop, Mr. Rudy
Research Adviser, Canadian Section
International Joint Commission
March 29, 2004

Knapp, Corporal Raymond
CFB Borden Technical Services
June 25-27, 2002

Kneale, Mr. John
Executive Coordinator, Task Force on Enhanced Representation in the U.S
Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Krause, Lieutenant Colonel Wayne
423 Maritime Helicopter Squadron
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Krueger, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Kubeck, Commander Kimberley
Naval Control of Shipping Intelligence,
Department of National Defence
September 25, 2003

Kummel, Colonel Steff J.
Wing Commander, 17 Wing Winnipeg
National Defence
March 10, 2005

Kurzynski, Major Perry
Search and Rescue Operations Centre
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Kwasnicki, Corporal Anita
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Lachance, Mr. Sylvain
A/Director General, Fleet
Canadian Coast Guard
February 17, 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commander, 5th Canadian Mechanized Brigade Group, CFB Valcartier
September 24, 2003

Lacroix, Colonel Roch
Chief of Staff, Land Force Atlantic Area
National Defence
May 6, 2005

Laflamme, Mr. Art
Senior Representative
Air Line Pilots Association, International
August 14, 2002

LaFrance, Mr. Albert
Director, Northern New Brunswick District
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Laing, Captain (Navy) Kevin
Director, Maritime Strategy, Chief of Maritime Staff, National Defence
July 18, 2001

Lalonde, Major John
Air Reserve Coordinator (Western Area)
National Defence
March 8, 2005

Landry, LCol (Ret'd) Rémi
International Security Study and Research Group
University of Montreal
June 2, 2005

Langelier, Mr. André
Director, Emergency and Protective Services, City of Gatineau
February 3, 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.
National Defence
May 2, 2005

Lafrenière, Major Luc
Commander, Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Lait, Commander K.B.
Commander, Directorate of Quality of Life, DQOL 3 - Accommodation Policy Team Leader, National Defence
June 6, 2005

Landry, Chief Warrant Officer André
1st Battalion, 22nd Royal Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Landry, Inspector Sam
Officer in Charge, Toronto Airport Detachment
RCMP
June 24, 2002

Laprade, CWO Daniel
Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Larrabee, Mr. Bryan
Emergency Social Services Coordinator, Board of Parks and Recreation, City of Vancouver
January 30, 2003

Last, Colonel David
Registrar
Royal Military College of Canada
November 29, 2004

LeBoldus, Mr. Mick
Chief Representative at the NATO
Flight Training Centre
Bombardier Aerospace
March 9, 2005

Lefebvre, Denis
Assistant Commissioner, Customs
Branch
Canada Customs and Revenue Agency
May 6, 2004, February 10, 2003

Legault, Mr. Albert
Université du Québec à Montréal (UQAM)
February 21, 2005

Lenton, Assistant Commissioner W.A.
(Bill)
RCMP
January 28, 2002, June 9, 2003

LePine, Mr. Peter
Inspector, Halifax Detachment
RCMP
September 23, 2003

Leslie, Major-General Andrew
Canadian Forces
November 29, 2004

Leblanc, Ms. Annie
Acting Director, Technology and
Lawful Access Division, Solicitor
General of Canada
July 19, 2001

Lefebvre, Mr. Denis
Executive Vice-President
Canada Border Services Agency
February 7, 2005

Lefebvre, Mr. Paul
President, Local Lodge 2323
International Association of Machinists and
Aerospace Workers
August 15, 2002

Leighton, Lieutenant-Commander John
J1
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Leonard, Lieutenant-Colonel S.P.
Royal Newfoundland Regiment
(1st Battalion)
February 2, 2005

Lerhe, Commodore E.J. (Eric)
Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Lessard, Brigadier-General J.G.M.
Commander, Land Forces Central Area
December 2, 2004

Lester, Mr. Michael
Executive Director, Emergency Measures Organization
Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior Officials Committee
September 23, 2003

Levy, Mr. Bruce
Director, U.S. Transboundary Division
Department of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002

Lichtenwald, Chief Jack
Regina Fire Department
City of Regina
January 27, 2003

Lilienthal, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer
Canadian Forces Support Training Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Loeppky, Deputy Commissioner Garry
Operations
RCMP
October 22, 2001 / December 2, 2002

Logan, Major Mike
Deputy Administration Officer, Canadian Forces Support Training Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Loschiuk, Ms Wendy
Principal
Office of the Auditor General of Canada
December 6, 2004

Lucas, Major General Steve
Commander One Canadian Air Division, Canadian NORAD Region Headquarters
November 18-22, 2001

Luciak, Mr. Ken
Director, Emergency Medical Services
City of Regina
January 27, 2003

Luloff, Ms. Janet
A/Director, Regulatory Affairs, Safety and Security Group, Transport Canada
November 27, 2002, December 2, 2002

Lupien, Chief Petty Officer First Class R.M.
Canadian Forces Chief Warrant Officer
Department of National Defence
December 03, 2001

Lyrette, Private Steve
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Macaleese, Lieutenant-Colonel Jim
Commander
9 Wing (Gander)
February 2, 2005

Mack, Rear Admiral Ian
Defence Attaché
Canadian Embassy (Washington)
February 04, 2002

MacKenzie, Major-General (Ret'd) Lewis
As an individual
May 3, 2004, December 6, 2004

MacLaughlan, Superintendent C.D. (Craig), Officer in Charge, Support Services ``H" Division, RCMP
September 22, 2003

MacLean, Vice-Admiral Bruce
Chief of Maritime Staff
National Defence
February 14, 2005

Macnamara, Mr. W. Donald
Senior Fellow
Queen's University
November 29, 2004

MacQuarrie, Captain Don
J6
CFB Kingtson
May 7-9, 2002

Macdonald, Lieutenant-General George
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
January 28, 2002, May 6, 2002, August 14, 2002, February 23, 2004

MacKay, Major Tom
The Black Watch
November 5-6, 2002

MacIsaac, Captain (N) Roger
Base Commander, CFB Halifax
National Defence
May 6, 2005

MacLaughlan, Mr. Craig
Executive Director, Emergency Measures Organization
Province of Nova Scotia
May 6, 2005

MacLeod, Colonel Barry W.
Commander 3 Area Support Group
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Macnamara, Brigadier-General (ret'd) W. Don, President, Conference of Defence Associations Institute
May 3, 2004

Maddison, Vice Admiral.Greg
Deputy Chief of the Defence Staff
National Defence
May 5, 2002, February 14, 2005

Magee, Mr. Andee
Dog Master
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Maillet, Acting School Chief Warrant Officer Joseph
Canadian Forces School of Communications and Electronics, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Maisonneuve, Major-General J.O. Michel
Assistant Deputy Chief of Defence Staff
October 22, 2001

Malec, Mr. George
Assistant Harbour master
Halifax Port Authority
January 22-24, 2002

Mandel, Mr. Stephen
Deputy Mayor and Councillor
City of Edmonton
January 28, 2003

Manuel, Mr. Barry
Coordinator, Emergency Measures Organization, City of Halifax
May 6, 2005 / September 23, 2003

Martin, Ms Barbara
Director, Defence and Security Relations Division, Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Maher, Lieutenant Earl
4 ESR
CFB Gagetown
January 21-24, 2002

Maines, Warren
Director, Customer Service
Air Canada
June 4, 2002

Malboeuf, Corporal Barry
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Mallory, Mr. Dan
Chief of Operations for Port of Lansdowne
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Manning, Corporal Rob
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Marcewicz, Lieutenant-Colonel
Base Commander, CFB Edmonton
National Defence
March 7, 2005

Martin, Mr. Ronald
Emergency Planning Coordinator
City of Vancouver
January 30, 2003, March 1, 2005

Mason, Lieutenant-Colonel Dave
Commanding Officer, 12 Air Maintenance Squadron, 12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Mason, Mr. Dwight
Joint Chief of Staff, U.S. Chair, Permanent Joint Board on Defence
The Pentagon
February 06, 2002

Mason, Ms. Nancy
Director, Office of Canadian Affairs, Bureau of Western Hemisphere Affairs
U.S. Department of State
February 06, 2002

Massicotte, Ms Olga
Regional Director General/Atlantic
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Matheson, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Matte, Colonel Perry
14 Wing Commander
National Defence
May 5, 2005

Mattie, Chief Warrant Officer Fred
12 Air Maintenance Squadron
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Mattiussi, Mr. Ron
Director of Planning and Corporate Services
City of Kelowna
March 1, 2005

Maude, Master Corporal Kelly
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

McAdam, Lieutenant-Colonel Pat
Tactics School, C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

McCoy, Chief Warrant Officer Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

McCuaig, Mr. Bruce
Assistant Deputy Minister
Policy, Planning and Standards Division
Ontario Ministry of Transportation
December 1, 2004

McDonald, Corporal Marcus
Canadian Forces Medical Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

McIlhenny, Mr. Bill
Director for Canada and Mexico
U.S. National Security Council
February 07, 2002

McInenly, Mr. Peter
Vice-President, Business Alignment
Canada Post
August 15, 2002

McKeage, Mr. Michael
Director of Operations, Emergency
Medical Care
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

McKerrell, Mr. Neil
Chief, Emergency Management Ont.
Ontario Ministry of Community Safety
and Correctional Services
October 30, 2003

McKinnon, Chief David P.
Chief of Police
Halifax Regional Police Force
January 22-24, 2002

McKinnon, Lieutenant-Colonel DB
P.E.I. Regiment
February 1, 2005

McLean, Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

McLellan, The Honourable Anne, P.C. M.P.
Deputy Prime Minister and Minister of Public
Safety and Emergency Preparedness
February 15, 2005 & April 11, 2005

McLellan, Mr. George
Chief Administrative Officer
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

McLeod, Mr. Dave
Lead Station Attendant
International Association of Machinists and
Aerospace Workers
August 15, 2002

McManus, Lieutenant-Colonel J.J.
(John), Commanding Officer, 443
(MH) Squadron,
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

McNeil, Rear-Admiral Dan
Commander, Maritime Forces Atlantic
National Defence
May 6, 2005

McNeil, Commodore Daniel
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
July 18, 2001

McNeil, Commodore Daniel
Director, Force Planning and Program
Coordination, Vice Chief of the
Defence Staff
Department of National Defence
July 18, 2001

McRoberts, Mr. Hugh
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of
Canada
December 6, 2004

Mean, Master Corporal Jorge
Canadian Forces School of Aerospace Technology and Engineering
June 25-27, 2002

Meisner, Mr. Tim
Director, Policy and Legislation, Marine Programs Directorate
Canadian Coast Guard
February 17, 2003, April 7, 2003

Melançon, Lieutenant-Colonel René
Infantry School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Melis, Ms. Caroline
Director, Program Development, Department of Citizenship and Immigration Canada
March 17, 2003

Mercer, Mr. Wayne
Acting First Vice-President, Nova Scotia District Branch, (CEUDA)
January 22-24, 2002

Merpaw, Ms. Diane
Acting Deputy Director, Policy Development and Coordination
Citizenship and Immigration Canada
April 7, 2003

Michaud, Mr. Jean-Yves, Deputy Director, Administrative Support Directorate, City of Montreal
September 26, 2003

Middlemiss, Professor Danford W.
Department of Political Science
Dalhousie University
May 12, 2003, May 5, 2005

Miller, Lieutenant-Colonel
Commander,
10th Field Artillery Regiment, RCA
National Defence
March 9, 2005

Miller, Mr. Frank
Senior Director, President's Adviser on Military Matters
U.S. National Security Council
February 7, 2002

Milner, Dr. Marc
Director, Military and Strategic Studies Program
University of New Brunswick
January 31, 2005

Minto, Mr. Shahid
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of Canada
December 10, 2001

Mitchell, Mr. Barry
Director, Nova Scotia District
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Mitchell, Brigadier General Greg
Commander
Land Forces Atlantic Area
January 22-24, 2002

Mogan, Mr. Darragh
Director General, Program and Service Policy Division, Veterans Services
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Morency, André
Regional Director General, Ontario Region, Transport Canada
June 24, 2002

Morris, Ms. Linda
Director, Public Affairs
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Morton, Dr. Desmond
Professor
University of McGill
November 15, 2004

Moutillet, Lieutenant-Commander Mireille
Senior Staff Officer Policy
National Defence
September 25, 2003

Mulder, Mr. Nick
President, Mulder Management Associates
June 9, 2003

Mundy, Lieutenant-Commander Phil
Executive Officer
H.M.C.S. Queen Charlotte
February 1, 2005

Munger, Chief Warrant Officer JER
Office of Land Force Command
Department of National Defence
December 03, 2001

Munroe, Ms. Cathy
Regional Director of Cutsoms for Northern Ontario
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Murphy, Captain (N) R.D. (Dan)
Deputy Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Murray, Ms. Anne C.
Vice President, Community and Environmental Affairs, Vancouver International Airport Authority
November 18-22, 2001

Murray, Major James
Commandant, Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Murray, Admiral (Ret'd) Larry
Deputy Minister
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commanding Officer
HMCS *Queen* (Regina)
January 27, 2003

Narayan, Mr. Francis
Detector Dog Service
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Compliance Verification Officer
Customs – Compliance Mgt. Division
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Newberry, Mr. Robert J.
Principal Director, Territorial Security
The Pentagon
February 06, 2002

Niedtner, Inspector Al
Vancouver Police, Emergency
Operations and Planning Sector
City of Vancouver
January 30, 2003

Noël, Chief Warrant Officer Donald
5th Field Ambulance
CFB Valcartier
September 24, 2003

Norman, Mr. Mark
President of Daimler-Chrysler and Chair of
the Infrastructure Committee
Canadian Automotive Partnership Council
December 1, 2004

Normoyle, Ms. Debra
Head, Immigration Enforcement
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Nelligan, Mr. John Patrick
Senior Partner, Law Firm of Nelligan
O'Brien Payne LLP, Ottawa
December 2, 2002

Neville, Lieutenant-Colonel Shirley
Wing Administration Officer, Acting
Wing Commander, 17 Wing
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Newton, Captain John F.
Senior Staff Officer, Operations
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Nikolic, Mr. Darko
District Director, St.Lawrence District
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Nordick, Brigadier-General Glenn
Deputy Commander,Land Force Doctrine and
Training Systems, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Normoyle, Ms. Debra
Director General, Enforcement Branch
Department of Citizenship and
Immigration Canada
April 7, 2003

Nossal, Dr. Kim Richard
Professor and Head, Political Studies
Department
Queen's University
November 29, 2004

Nymark, Ms. Christine
Associate Assistant Deputy Minister
Transport Canada
January 28, 2002

O'Bright, Mr. Gary
Director General, Operations
Office of Critical Infrastructure
Protection and Emergency
Preparedness
July 19, 2001, October 20, 2003

O'Donnell, Mr. Patrick
President
Canadian Defence Industries Association
November 22, 2004

O'Hanlon, Mr. Michael
Senior Fellow, Foreign Policy Studies
The Brookings Institution
February 05, 2002

O'Shea, Mr. Kevin
Director, U.S. General Relations
Division, Department of Foreign
Affairs and International Trade
January 28, 2002

Olchowiecki, Private Chrissian
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Orr, Major Ken
Senior Staff Officer, Attraction Canadian
Forces Recruiting Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Ortiz, The Honorable Solomon P.
Ranking Member, Subcommittee on
Military Readiness (Democrat – Texas)
U.S. House Armed Services Committee
February 06, 2002

Ouellet, Chief Warrant Officer J.S.M.
5th Canadian Mechanized Brigade
Group
CFB Valcartier
September 24, 2003

Ouellet, Major Michel
Acting Commanding Officer, 5th
Canadian Service Battalion
CFB Valcartier
September 24, 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commander, 2nd Battalion, 22nd
Royal Regiment, CFB Valcartier
September 24, 2003

Parker, Major Geoff
Infantry
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Parks, Lieutenant-Commander Mike
Directorate of Army Training 5-4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Pasel, Mr. William
Emergency Measures Coordinator,
Hamilton Emergency Services
Department, City of Hamilton
March 31, 2003

Paulson, Captain (N) Gary
Commanding Officer of HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Pearson, Lieutenant Colonel Michael
Commandant of Infantry School SAT
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Pelletier, France
Legislative and Regulatory Affairs,
Airline Division
Canadian Union of Public Employees
November 25, 2002

Pennie, Lieutenant-General Ken
Chief of Air Staff
National Defence
February 7, 2005

Pentney, Mr. Bill
Assistant Deputy Attorney General
Department of Justice Canada
February 15, 2005

Parriag, Ms Amanda
Centre for Research and Information on
Canada
December 6, 2004

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Representing Commanding Officer, Canadian
Forces Recruiting Centre, Halifax
CFB Borden
June 25-27, 2002

Payne, Captain (N) Richard
Commanding Officer, Fleet
Mantenance Facility Cape Scott
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Pellerin, Colonel (Ret'd) Alain
Executive Director
Conference of Defence Associations
October 15, 2001, April 19, 2004

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North
Saskatchewan Regiment (Saskatoon)
January 27, 2003

Pentland, Mr. Charles
Political Studies, Centre for International
Relations, Queen's University
November 29, 2004

Peters, Colonel William
Director, Land Strategic Planning,
Chief of the Land Staff
National Defence
July 18, 2001

Petras, Major-General H.M.
Chief, Reserves and Cadets
National Defence
June 6, 2005

Pharand, M. Pierre
Director, Airport Security
Montréal Airports
November 5-6, 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Assistant Director, Montreal Urban
Community Police Department
November 5-6, 2001

Pigeon, Mr. Jean François
Acting Director, Security
Montréal Airports
November 5-6, 2001

Pile, Captain (N) T.H.W. (Tyron)
Commander, Maritime Operations
Group Four, Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Pilon, Mr. Marc
Senior Policy Analyst, Security Policy
Division, National Security Directorate
Office of the Solicitor General
February 24, 2003

Pitman, Mr. B.R. (Brian)
Sergeant, Waterfront Joint Forces
Operation, Vancouver
Royal Canadian. Mounted Police
November 18-22, 2001

Pettigrew, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Administration
and Logistics, CFB Borden
June 25-27, 2002

Pichette, Mr. Pierre Paul, Deputy
Director, Operational Management
Department, Montreal Police Service,
City of Montreal
September 26, 2003

Pigeon, Mr. Jacques
Senior General Counsel and Head,
Department of Justice, Legal Services
Transport Canada
December 2, 2002

Pile, Commodore Ty
Commander, Canadian Fleet Atlantic
National Defence
May 6, 2005

Pilgrim, Superintendent J. Wayne
Officer in Charge, National Security
Investigations Branch, Criminal
Intelligence Directorate, RCMP
July 19, 2001

Pinsent, Major John
Canadian Parachute Centre, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Plante, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Poirier, Mr. Paul
Director, Intelligence and Contraband Division
Northern Ontario Region
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Potvin, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Preece, Captain (N) Christian
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Primeau, M. Pierre
Investigator
Organized Crime Task Force – RCMP
November 5-6, 2001

Purdy, Ms. Margaret
Associate Deputy Minister
Department of National Defence
August 14, 2002

Quick, Mr. Dave
Co-ordinator, Emergency Planning
City of Regina
January 27, 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Polson, Captain (N) Gary
Commanding Officer
HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Poulin, Corporal Mario
Canadian Forces Military Police Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Préfontaine, Colonel Marc
Comd 34 Brigade Group Executive
The Black Watch
November 5-6, 2002

Proulx, Asst. Commissioner Richard
Criminal Intelligence Directorate
RCMP
October 22, 2001

Puxley, Ms Evelyn
Director, International Crime and Terrorism Division, Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Quinlan, Grant
Security Inspector
Transport Canada
June 24, 2002

Randall, Dr. Stephen J.
Dean, Faculty of Social Sciences
University of Calgary
March 8, 2005

Rapanos, Mr. Steve
Chief, Emergency Medical Services
City of Edmonton
January 28, 2003

Read, Mr. John A.
Director General, Transport Dangerous Goods, Transport Canada
February 25, 2004

Reed, The Honorable Jack
Chair (Democrat – Rhode Island), U.S. Senate Armed Services Committee
February 05, 2002

Reid, Chief Warrant Officer Clifford
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Reid, Warrant Officer Jim
Air Defence Missile
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Richard, CWO Stéphane
5th Canadian Service Battalion
CFB Valcartier
September 24, 2003

Richter, Dr. Andrew
Assistant Professor, International Relations and Strategic Studies
University of Windsor
December 1, 2004

Rathwell, Mr. Jacques
Manager, Emergency and Protective Services, City of Gatineau
February 3, 2003

Reaume, Mr. Al, Assistant Chief of Fire and Rescue Services, Fire Department, City of Windsor
February 27, 2003

Regehr, Mr. Ernie
Executive Director
Project Ploughshares
March 21, 2005

Reid, Lieutenant Colonel Gord
Commandant, Canadian Forces Air Navigation School (CFANS)
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Renahan, Captain Chris
Armour
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Richmond, Mr. Craig
Vice President, Airport Operations
Vancouver International Airport
November 18-22, 2001

Riffou, Lieutenant-Colonel François
Commander, 1st Battalion, 22nd Royal Regiment, CFB Valcartier
September 24, 2003

Rivest, Master Corporal Dan
Canadian Forces School of Aerospace Technology and Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Robertson, Mr. John
Chief Building Inspector
City of Vancouver
January 30, 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.
Director General Compensation and Benefits
National Defence
June 6, 2005

Rose, Mr. Frank
International Security Policy
The Pentagon
February 6, 2002

Ross, Mr. Dan
Assistant Deputy Minister (Information Management), National Defence
February 14, 2005

Ross, Master Warrant Officer Marc-André, 58th Air Defence Battery
CFB Valcartier
September 24, 2003

Rostis, Mr. Adam
Federal/Provincial/Municipal Liaison Officer
Province of Nova Scotia
May 6, 2005

Robertson, Rear-Admiral Drew W.
Director General, International Security Policy Department of National Defence
February 23, 2004, April 11, 2005

Robinson, Second Lieutenant. Chase
The Black Watch
November 5-6, 2001

Romses, Brigadier-General R.R.
Commander
Land Forces Atlantic Area
National Defence
January 31, 2005

Ross, Major-General H. Cameron
Director General, International Security Policy, National Defence
January 28, 2002

Ross, Dr. Douglas
Professor, Faculty of Political Science
Simon Fraser University
March 1, 2005

Rossell, Inspector Dave
Inspector in charge of Operations-Support Services, Windsor Police Services City of Windsor
February 27, 2003

Rousseau, Colonel Christian
Commanding Officer, 5th Area Support Group
National Defence
June 1, 2005

Rudner, Dr. Martin
Director, Centre for Security and Defence Studies, Carleton University
June 3, 2004 / December 13, 2004

Rurak, Ms. Angela
Customs Inspector
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Rutherford, Master Corporal Denis
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Salesses, Lieutenant Colonel Bob
Logistics Directorate for Homeland Security, The Pentagon
February 6, 2002

Samson, Brigadier-General P.M.
Director General, Intelligence
National Defence
October 22, 2001

Saunders, Corporal Cora
16 Wing
CFB Borden
June 25-27, 2002

Savard, Lieutenant-Colonel Danielle
Commander, 5th Field Ambulance
CFB Valcartier
September 24, 2003

Rumsfeld, The Honorable Donald
U.S. Secretary of Defense
February 06, 2002

Russell, Mr. Robert A., Assistant Commissioner, Atlantic Region,
Canada Customs and Revenue Agency
September 22, 2003

Rutherford, Lieutenant-Colonel Paul
Commander, 73 Communication Group
National Defence
March 9, 2005

Samson, Chief Warrant Officer Camil
2nd Battalion, 22nd Royal Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Sanderson, Mr. Chuck
Executive Director, Emergency Measures Organization, Province of Manitoba
March 10, 2005

Saunders, Captain Kimberly
Disaster Assistance Response Team
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Schmick, Major Grant
Commanding Officer, Canadian Forces Recruiting Centre, CFB Borden
June 25-27, 2002

Scoffield, Mr. Bruce
Director, Refugees Branch
Department of Citizenship and
Immigration Canada
March 17, 2003

Scott, Captain John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Shadwick, Mr. Martin
Research Associate, Centre for International
and Security Studies, York University
December 2, 2004

Sharapov, M.P., Mr. Zakir
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Sheridan, Norman
Director, Customs Passenger Programs
Canada Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Simmons, Mr. Robert
Deputy Director, Office of European
Security and Political Affairs
U.S. Department of State
February 6, 2002

Sinclair, Ms. Jill
Acting Assistant Deputy Minister,
Global Security Policy, Department of
Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002 / August 14, 2002

Scott, Dr. Jeff
Provincial Medical Officer of Health
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Sensenbrenner, Jr., The Honorable F.
James, Chair (Republican – Wisconsin
U.S. House Judiciary Committee
February 07, 2002

Shapardanov, Mr. Chris
Counsellor, Political
Canadian Embassy (Washington)
February 04, 2002

Sheehy, Captain Matt
Chairman, Security Committee
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Sigouin, Mr. Michel
Regional Director, Alberta, Office of
Critical Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness
October 27, 2003

Sinclair, Ms. Jill
Director General, International Security
Bureau, Department of Foreign Affairs
and International Trade
March 17, 2003

Sirois, Lieutenant-Colonel Sylvain
Commander, 5th Combat Engineer
Regiment, CFB Valcartier
September 24, 2003

Skelton, The Honorable Ike
Ranking Member (Democrat Missouri),
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Skidmore, Colonel Mark
Commander, 2 Canadian Mechanized
Brigade Group, CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Smith, Corporal
Canadian Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Smith, Mr. Bob
Deputy Chief, Vancouver Fire and
Rescue Services, City of Vancouver
January 30, 2003

Smith, Mr. Doug
Engineering Department
City of Vancouver
January 30, 2003

Snow, Master Corporal Joanne
Canadian Forces School of Administration
and Logistics, CFB Borden
June 25-27, 2002

Spraggett, Ernest
Director, Commercial Operations
Canada Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Skidd, Officer Cadet. Alden
The Black Watch
November 5-6, 2002

Slater, Ms. Scenery C.
District Program Officer
Metro Vancouver District
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Smith, Captain (N) Andy
Commanding Officer, Fleet Maintenance
Facility, National Defence
May 6, 2005

Smith, Mr. Bill
Chief Superintendent
Royal Canadian Mounted Police
February 3, 2005

Smith, Master Corporal Terry
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Sokolsky, Dr. Joel
Dean of Arts and Professor of Political
Science, Royal Military College of Canada
November 22, 2004

Stacey, Corporal Derrick
CFB Borden Administration Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Stairs, Dr. Denis
Professor, Department of Political Science
Dalhousie University
May 5, 2005

Stark, Lieutenant-Commander Gary
Commanding Officer, HMCS
Whitehorse, Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Stevens, Pipe-Major Cameron
The Black Watch
November 5-6, 2002

Stewart, Mr. James
Civilian Human Resources
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Stiff, Mr. Bob
General Manager, Corporate Security
Canada Post
August 15, 2002

St. John, Dr. Ron
Executive Director, Centre for
Emergency Preparedness and Response
Health Canada
February 10, 2003

St-Pierre, M. Jacquelin
Commanding Officer, Post 5, Montreal
Urban Community Police Department
November 5-6, 2001

Sullivan, Colonel C.S.
Wing Commander, 4 Wing Cold Lake
National Defence
March 7, 2005

Starck, Mr. Richard
Senior Counsel, Quebec Regional
Office, Department of Justice
November 5-6, 2001

St-Cyr, Lieutenant-Colonel Pierre
Commander, Support Unit, 430th
Helicopters Squadron, CFB Valcartier
September 24, 2003

Stewart, Warrant Officer Barton
Canadian Forces School of Communications
and Electronics, CFB Kingtson
May 7-9, 2002

Stewart, Chief William
Fire Chief and General Manager,
Toronto Fire Services, City of Toronto
October 30, 2003

St. John, Mr. Peter
Professor (retired), International
Relations, University of Manitoba
November 25, 2002

Stone, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Stump, The Honorable Bob
Chair (Republican – Arizona)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Sully, Mr. Ron
Assistant Deputy Minister, Programs
and Divestiture, Transport Canada
February 7, 2005

Summers, Rear-Admiral (Ret'd) Ken
Naval Officers Association of Vancouver Island
February 28, 2005

Taillon, Mr. Paul
Director, Review and Military Liaison
Office of the Communications Security Establishment Commissioner
June 2, 2005

Tarrant, Lieutenant-Colonel Tom
Deputy Director of Army Training
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Taylor, The Honorable Gene
Subcommittee on Military Procurement
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Taylor, The Honourable Trevor
Minister of Fisheries and Aquaculture and Minister Responsible for Labrador
Government of Newfoundland and Labrador
February 3, 2005

Thibault, Master Corporal Christian
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Thomas, Mr. John F.
Partner
BMB Consulting
June 9, 2003

Szczerbaniwicz, LCol Gary
Commanding Officer, 407 Squadron
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

Tait, Mr. Glen
Chief, Saint John Fire Department,
City of Saint John
March 31, 2003

Tatersall, Lieutenant-Commander John
Directorate of Army Training 3
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Taylor, Mr. Robert
Inspector
Vancouver Police Department
November 18-22, 2001

Theilmann, Mr. Mike
Acting Director, Counter-Terrorism
Division, Solicitor General Canada
July 19, 2001

Thomas, Vice-Admiral (Ret'd) Charles
As an individual
March 1, 2005

Thompson, Ms Susan
Former Mayor of the City of Winnipeg
As an individual
March 10, 2005

Tracy, Ms Maureen
Acting Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations, Enforcement Branch, Canada Border Services Agency
February 7, 2005

Tracy, Ms. Maureen
Director, Policy and Operations Division
Canada Customs and Revenue Agency
April 7, 2003

Tremblay, Colonel Alain
Commander, Canadian Forces Recruiting Group, CFB Borden
June 25-27, 2002

Tremblay, Lieutenant-Colonel Eric
Commander, 5th Canadian Light Artillery Regiment, CFB Valcartier
September 24, 2003

Tremblay, Captain (N) Viateur
Deputy Commander, Naval Reserve
Department of National Defence
September 25, 2003

Trim, Corporal
8 Air Maintenance Squadron, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Trottier, Lieutenant-Colonel Ron (Res)
Windsor Regiment
December 1, 2004

Tulenko, Mr. Timothy
Political-Military Officer, Canadian Affairs, U.S. Department of State
February 06, 2002

Ur, Corporal Melanie
16 Wing, CFB Borden
June 25-27, 2002

Verga, Mr. Peter F.
Special Assistant for Homeland Security, The Pentagon
February 06, 2002

Villiger, Lieutenant-Colonel F.L.
Calgary Highlanders
National Defence
March 8, 2005

Wainwright, Lieutenant-Colonel J.E.
Commander, 16/17 Field Ambulance
National Defence
March 9, 2005

Wamback, Lieutenant-Commander A.
Commanding Officer, HMCS Windsor
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Ward, Master Corporal Danny
Canadian Forces School of Aerospace Technology and Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Ward, Officer Cadet. Declan
Student
McGill University
November 5-6, 2002

Ward, Master Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Wark, Professor Wesley K.
Associate Professor in the Deptartment of History, Trinity College
University of Toronto
October 1, 2001, May 5, 2003

Warren, Mr. Earle
Director General, Major Projects Design and Development Directorate, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
February 10, 2003

Watts, Chief Warrant Officer Ernest
3 Area Support Group
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Weldon, The Honorable Curt
Chair, Subcommittee on Military Procurement (Republican – Pennsylvania)
U.S. House Armed Services Committee
February 06, 2002

Werny, Colonel W.S.
Commanding Officer, Aerospace Engineering Test Establishment
National Defence
March 7, 2005

Ward, Colonel Mike J.
Commander Combat Training Centre
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Wareham, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Warner, The Honorable John
Ranking Member, U.S. Senate Armed Services Committee
February 05, 2002

Watt, Major John
Commanding Officer, Bravo Squadron
CFB Kingtson
May 7-9, 2002

Weighill, Mr. Clive
Deputy Chief of Police
City of Regina
January 27, 2003

Wells, Corporal Corwin
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Whalen, Private Clayton
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Whitburn, Lieutenant Colonel Tom
Squadron 435
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Wicks, Major Brian
Commander, 103 Search and Rescue Squadron (Gander)
February 2, 2005

Williams, Captain (N) Kelly
Former Commanding Officer, HMCS *Winnipeg*, National Defence
September 22, 2003

Wilmink, Mr. Chuck
Consultant
November 4, 2004

Wing, Mr. Michael
National President, Union of Canadian Transportation Employees
September 22, 2003

Wolsey, Chief Randy
Fire Rescue Services, Emergency Response Department
City of Edmonton
January 28, 2003

Woods, Corporal Connor
Canadian Forces Medical Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Wright, Robert
Commissioner
Canada Customs and Revenue Agency
May 6, 2002

White, Lieutenant (N) Troy
J2
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Williams, Mr. Alan
Assistant Deputy Minister (Material)
National Defence
November 1, 2004

Williams, Col. Richard
Director, Western Hemisphere Policy
Department of National Defence
May 6, 2002, March 17, 2003

Wilson, Mr. Larry
Regional Director, Maritimes
Canadian Coast Guard
September 22, 2003

Winn, Mr. Conrad
President and CEO
COMPASS
December 2, 2004

Woodburn, Commander William
Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Wright, Mr. James R.
Assistant Deputy Minister, Global and Security Policy, Department of Foreign Affairs and International Trade
February 23, 2004

Wright, Mr. James R.
Assistant Deputy Minister, Global and Security Policy, Privy Council Office
February 23, 2004

Wynnyk, Colonel P.F.
Area Support Unit Commander
National Defence
March 7, 2005

Yanow, Rear-Admiral (Ret'd) Robert
As an individual
March 1, 2005

Young, Brigadier-General G.A. (Res)
Deputy Commander, Land Forces Central Area
December 2, 2004

Young, Dr. James
Assistant Deputy Minister, Public Safety and Commissioner of Public Security, Ontario Ministry of Community Safety and Correctional Services
October 30, 2003

Young, Major Marc
J4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

APPENDIX IV

66 Questions – Border Security

Response to the Standing Senate Committee on National Security and Defence

Canada Border Services Agency
February 1, 2005

Personnel

Q1. How many land border crossings are there in Canada that employ customs officers?

A1. There are 119 highway land borders crossings. We classify these sites as being a direct highway border arrival/reporting office for vehicles and people from the United States.

Q2. How many international airports are there in Canada that employ customs officers?

A2. There are 13 major international airports that are staffed by CBSA officers:

- Victoria International Airport, BC
- Vancouver International Airport, BC
- Edmonton International Airport, AB
- Calgary International Airport, AB
- Winnipeg International, MB
- Lester B. Pearson International Airport, Toronto, ON
- MacDonald Cartier International Airport, Ottawa, ON
- Pierre Elliot Trudeau International Airport, Dorval, QC
- Jean Lesage International Airport, Quebec City, QC
- Halifax International Airport, NS
- Greater Moncton International Airport, NB
- Gander International Airport, NL
- St. John's International Airport, NL

All passenger flights at Mirabel were transferred to Pierre Elliot Trudeau International Airport on November 1, 2004. Currently, only flights transporting international commercial goods are processed at the Mirabel airport.

In addition, there are 193 airports in Canada that are not classified as international but receive charter and trans-border flights and are serviced by CBSA officers.

Q3. How many marine ports are there in Canada that employ customs officers?

A3. Service is provided to more than 220 commercial marine vessel sites, 15 cruise ships sites, and 11 ferry clearance sites. As well, service is provided to more than 470 private marinas on a call-out basis. The CBSA has 3 major marine container examination centres that are staffed by officers on a permanent basis, Vancouver Marine Operations, BC; Montreal Marine Operations, QC and Halifax, NS.

Q4. How many full-time, indeterminate employees work at each land border crossing, international airport, and marine port?

A4. The following figures represent full-time (FTE - full time equivalent) indeterminate employees on strength for fiscal year 2003/2004:

Land Border Crossings:	2,006
International Airports:	1,133
Marine ports:	192

To these numbers we can also add for 2004 approximately 700 Ports of Entry Officers (CIC) and 105 CFIA Inspectors.

Q5. How many student customs officers work at each land border crossing, international airport, and marine port?

A5. The following numbers represent student customs officers working at the various locations across Canada in July 2004. Our peak period for employing student customs officers is the month of July.

Land Border Crossings:	589
International Airports:	306
Marine ports:	79
Other:	155
Total:	1,129 student customs officers for 2004

Q6. What, if any, are the different classifications of border crossings? Please define each.

A6. The different classifications of border crossings are as follows:

Airport of Entry: An authorized airport of entry for customs clearance of all classes of scheduled and non-scheduled aircrafts (passenger and cargo).

Airport of Entry/CANPASS: An airport of entry designated for CANPASS permit holders.

Airport of Entry/Commercial: An airport of entry solely for the clearance of commercial goods arriving by air transport.

Airport of Entry/Military: An airport of entry solely for clearance of military aircraft only (unless otherwise designated).

Commercial Vessel: An authorized marine site where commercial vessels, other than ferryboats or cruise ships, report to customs.

CANPASS- Private Boats: An authorized marine port of entry solely for CANPASS Private Boat Program permit holders.

Customs Mail Center: An office for the customs processing and examination of international mail.

Cruise Ship Operations: An authorized disembarkation site for passengers and crew for all types of cruise ships.

Designated Commercial Office: An office that provides 24-hour service, 7-days-a-week, for reporting and clearing of commercial goods.

Ferry Terminal: An authorized point of entry for the disembarkation of passengers and/or vehicles arriving by ferry.

Inland Alternate Service: A location not staffed by CBSA customs, at which commercial clearance services are provided by an identified hub office.

Hub-Central Office: An office responsible for providing service to inland alternate service sites and other service locations reporting to the hub.

Highway (Land Border Office): An authorized port of entry from the United States for the clearance of passengers and/or commercial highway traffic arriving by land.

Inland Customs Office: A CBSA customs office classified as a non-direct point of entry, which provides a full range of customs services to the general public and to other service sites. (e.g. in-bond highway, marine, rail, etc.)

Railway Depot: An authorized point of entry for the reporting of passengers and/or freight arriving by rail.

Telephone Reporting Site (Marine): A location at which non-commercial, private and passenger marine vessels may report to customs by telephone.

Q7. How many points of entry into Canada are open with personnel present 24/7?

A7. There are 7 airports that have on-site staff 24/7: Victoria International Airport, Vancouver International Airport, Edmonton International Airport, Calgary International Airport, Winnipeg International Airport, Lester B. Pearson International Airport (Toronto), and Pierre Elliot Trudeau International Airport (Dorval, QC)

There are also 61 land border sites that are staffed on a 24/7 basis.

How many for lesser periods?

The CBSA provides service to 200 airport service sites that are staffed less than 24/7.

There are also 58 land border offices that are staffed less than 24/7.

What are these periods?

Each site provides the hours of operation necessary to meet the needs of the community it serves. Hours of service may vary depending on the time of day, day of the week, and season.

Where are these ports of entry?

A listing of the 58 is attached in Appendix A.

Q8. How many points of entry have only one person guarding them per shift? What are the locations of these points of entry? Or what is the breakdown per Province?

A8. There are 139 locations across Canada where CBSA customs officers work alone, performing primary or secondary inspections, for part of a shift or a full shift.

Quebec Region:	44
Prairies Region:	40
Pacific Region:	22
Atlantic Region:	12
Northern Ontario Region:	8
Windsor/St. Clair Region:	6
Niagara Falls/Fr. Erie Region:	4
Greater Toronto Area Region:	3

Q9. What number and type of violent or threatening incidents against customs officers or student customs officers have taken place, by location, over the past 5 years?

A9. The CBSA has the following critical incident reports on file as a result of research conducted for the Job Hazard Analysis.

Assault Data

Threats	Aggravated Assault	Physical Assault by Weapon	Police Called	Arrest	Weapon Seized	Customs Inspector Injury Sustained
39	24	0	42	34	2	19

Incidents by Region

Atlantic	Quebec	N. Ont.	S. Ont.	Prairies	Pacific
8%	2%	3%	56%	9%	20%

- There were 63 documented critical incident reports covering a consecutive time period of approximately 24 months (August 23, 2000 – October 1, 2002).

Critical Incident Reports are completed as a requirement of the *Criminal Code*. It details criminal incidents and may describe one or more of the following events:

Threats to CBSA officers;
Assaults on CBSA officers;
Arrests; and
Police involvement.

Observations from Critical Incident Reports Review

- There were no reported assaults with weapons (even though weapons were seized).
- It should be further noted that all injuries to officers were minor in nature.
- There were no fatalities or permanent disabilities.

Q10. What are the pay scales of a customs officer on the primary inspection line?

A10. All CBSA customs officers are currently classified at the PM-03 level. This level corresponds to a pay scale containing three grades that range from $48,802 to $53,091.

Q11. What increases are there in future years of their contract?

A11. The contract includes annual increases of:

- 2.4% (effective June 21, 2005); and
- 2.5% (effective June 21, 2006).

Q12. Is bilingualism a requirement for all posts? If not, where is it required and to what level? What percentage of employees is currently off on language training and what is the impact of these vacancies?

A12. Bilingualism is not a requirement for all jobs. According to Treasury Board policy *Directives on the Linguistic Identification of Positions or Functions & the Staffing of Bilingual Positions,* the identification of bilingual positions depends on the nature of the duties and the location of the position. Currently, approximately 35 employees are on language training, which represents 0.3% of CBSA employees. Due to the small percentage, the impact is minimal.

Q13. How many weeks training do indeterminate customs officers who work on the PIL receive on the job or at Rigaud College in Quebec?

A13. Primary Inspection Line training is part of the overall Customs Inspector Recruitment and Training Program. This program lasts 8.5 weeks and is held in Rigaud, QC. Primary processing is mainly addressed in the first half of the training program.

Q14. How many subsequent weeks of training do they receive each year, for each specialty?

A14. There are over 70 training courses that are available to CBSA customs officers. Each year, through the performance management program, CBSA customs officers develop a learning plan to address their learning needs based on their work location, the type of clientele, the service (e.g. airport, highway) and their career aspirations. There are no prescribed numbers of weeks of training that officers have to receive every year.

Q15. Same previous 2 questions for term employees, part-time employees, and for student customs officers.

A15. Term and permanent part-time employees receive the same training as permanent CBSA customs officers. Student customs officers receive a three-week training program that focus essentially on primary processing.

Q16. How many grievances have CBSA and its predecessor received from customs officers over the past 5 years? Please provide totals by type of grievance and post, as well as the totals Agency-wide.

A16. Job content/effective date grievances

- Over the past 5 years, there have been 1,690 job content /effective date grievances.

Classification Grievances:

- Over the past 5 years, there were a total of 800 classification grievances.

Note: As per a MOU signed between the former CCRA and CEUDA in 2001, all these grievances were recently responded to under one individual griever.

Acting Pay Grievances:

- Over the past 5 years, there were 3,128 acting pay grievances.

Q17. How many CCRA or CBSA employees have been injured during that period of time by people crossing the border by post and type of injury?

A17. The CBSA has the following critical incident reports on file as a result of research conducted for the Job Hazard Analysis.
In total, there were 793 hazard/accident reports filed between January 8, 2000 and October 1, 2002.

The following represents the percentages based on the 793 reports:

Categories of Events

Accident	Incident	Hazard	Undefined
91%	7%	2%	<1%

Accidents by Region

Atlantic	Quebec	North Ont.	South Ont.	Prairies	Pacific
5%	5%	6%	67%	11%	6%

Accidents by Function

Land Border	Air	Marine	Postal
72%	19%	9%	<1%

Injury Types

Strains & Sprains	Cuts	Contusions	Exposure to Potentially Hazardous Substance	Irritation	Fractures	Others	Not Identified
51%	11%	7%	5%	3%	<1%	10%	12%

Injury Treatment Categories

First Aid	Medical	Temporary Disability	Permanent Disability	Other
89%	2%	<1%	<1%	8%

Note: Accident Frequency and Severity rates, based on manpower deployment and hours worked, were not calculated.

Q18. How many student customs officers are employed year-round?

A18. For the past five years, we have employed between 1,100 and 1,200 student customs officers every year.

Q19. How many student customs officers during the past 5 years, for each year, are employed by customs and have one or more parents already working in customs?

A19. The following information represents, by fiscal year, the number of student customs officers:

2000/2001: 1,235
2001/2002: 1,228
2002/2003: 1,256
2003/2004: 1,152
2004/2005: 1,129

Note: There is no data regarding students employed by the CBSA that have one or more parents already working for the CBSA.

Inspections

Q20. Are there quotas or targets of the number of inspections per hour that are formally or informally set? Is this something that is addressed during formalized training of employees?

A20. The CBSA does not set inspection quotas or target rates.

Q21. How many illegal weapons, and what type, have been seized over the past 5 years by port of entry?

A21. From January 1, 2000 to December 31, 2004 the CBSA seized 5,446 firearms, (2,010 of which were prohibited) and 20,129 other various prohibited weapons.

Seized Firearms by Region

Type	Atlantic	Quebec	North Ont.	South Ont.	Prairies	Pacific
Non-Restricted	32	73	121	178	263	415
Restricted	96	85	194	719	490	770
Prohibited	18	589	130	416	135	722

Seized Prohibited Weapons

Atlantic	Quebec	North Ont.	South Ont.	Prairies	Pacific
362	885	1103	9932	1488	6359

Q22. Are there quotas or targets set, formally or informally, of the number of passenger or commercial vehicles that have to pass through the PIL at border crossings? If so, what are they by crossing?

A22. The CBSA does not set inspection quotas or target rates. Upon arrival at a border crossing all passengers and commercial vehicles must pass through the primary inspection line.

Q23. What duties do student customs officers not carry out, and what percentage of the workload of an indeterminate customs officer does this amount to?

A23. Students do not perform the full range of a CBSA customs officer's duties.

Students do not:

- arrest for *Criminal Code* violations;
- administer breathalyser tests;
- participate in joint forces operations;
- conduct intrusive examination of aircrafts;
- perform deep rummage functions;
- perform strategic export functions;
- perform secondary immigration examinations;
- target;
- do analysis; nor
- work in the enforcement area in the customs mail centres.

Like CBSA customs officers, the duties that student customs officers perform vary significantly depending on their work location. The CBSA ensures that student customs officers are appropriately trained to perform the duties they are asked to do.

Q24. Do student customs officers work alone?

A24. Student customs officers are part of a team and management ensures that they have access, at all times, to senior officers to obtain appropriate advice, guidance, training, support and assistance as our other employees do.

Q25. What constitutes supervision of student customs officers?

A25. Student customs officers work with appropriate supervision. They have access to senior officers at all times to obtain advice, guidance and assistance to do their work.

Q26. Is there a maximum ratio of student customs officers to full-time, indeterminate customs officers allowed in any one work place? What is that ratio?

A26. No, there is no set ratio. The ratio changes from shift to shift, from port to port, and from season to season. For example, the ratio is higher in the summer at many ports. One of the reasons that students are hired in the summer is for operational reasons. While CBSA customs officers take vacations, student customs officers perform certain tasks that they are trained to do, to allow CBSA customs officers to focus their attention on higher risk tasks.

Q27. If student customs officers are not permitted to enforce the *Criminal Code*, what happens when a *Criminal Code* offender, such as a drunk driver, reports to the PIL staffed by a student customs officer? Under any circumstance, is a student customs officer deemed to be detaining a suspect offender under the *Criminal Code*?

A27. The student would suspend questioning long enough to seek a designated officer on shift. If a designated officer were not readily available, the student would release the person once the examination is completed and immediately call the local police. At no time does

the student have the authority to detain the subject under the *Criminal Code* for a suspected *Criminal Code* offence. Prior to release, the student may request that the traveller park his/her vehicle and seek alternate transportation and explain the consequences of not adhering to their request.

Land / Rail

Q28. How many containers in land crossings ports were totally "destuffed" during the last 12 months for which you have statistics? When is that 12-month period, and what percentage is that of the total number of containers entering Canada in the same period?

A28. All containers, regardless of mode, that present a risk are examined. CBSA officers use state of the art inspection techniques combined with modern technology and risk assessment tools to make certain that all examinations are commensurate to the risk posed. Thus, the least intrusive alternatives are preferred as long as they satisfy us that there is no risk.

The majority of traders are honest and legitimate businesses that present a low risk. As a result, the proportion of containers and trucks that undergo examination is small. However, the number of examinations conducted varies from day-to-day and port-to-port, depending on the risk.

Q29. How many containers in land crossings ports were "back ended" during the last 12 months for which you have statistics? When is that 12-month period, and what percentage is that of the total number of containers entering Canada in the same period?

A29. All containers, regardless of mode, that present a risk are examined. CBSA officers use state of the art inspection techniques combined with modern technology and risk assessment tools to make certain that all examinations are commensurate to the risk posed. Thus, the least intrusive alternatives are preferred as long as they satisfy us that there is no risk.

The majority of traders are honest and legitimate businesses that present a low risk. As a result, the proportion of containers and trucks that undergo examination is small. However, the number of examinations conducted varies from day-to-day and port-to-port, depending on the risk.

Q30. How many containers in land crossings ports went through a VACIS machine during the last 12 months for which you have statistics? When is that 12-month period, and what percentage is that of the total number of containers entering Canada in the same period?

A30. All containers, regardless of mode, that present a risk are examined. CBSA officers use state of the art inspection techniques combined with modern technology and risk assessment tools to make certain that all examinations are commensurate to the risk posed. Thus, the least intrusive alternatives are preferred as long as they satisfy us that there is no risk.

The majority of traders are honest and legitimate businesses that present a low risk. As a result, the proportion of containers and trucks that undergo examination is small. However, the number of examinations conducted varies from day-to-day and port-to-port, depending on the risk.

Q31. What tools currently exist at land border crossings to accurately and rapidly identify people wishing to enter Canada?

A31. Officers use passport information and other identity documentation as well as interviews to obtain the identity of travellers. They also have access to a wide variety of databases that provide information on criminal and suspected terrorist lookouts, customs and immigration enforcement history as well as criminal records and intelligence.

Q32. How many land border, marine, or international airport customs offices currently do not have 24/7, real-time access to the customs mainframe so that customs officers can run people's names and/or credentials through a database for a check?

A32. Currently, 62 offices do not have 24/7, real-time access to the customs mainframe. CBSA is currently developing a business case to address connecting all of the unconnected offices. Presently local customs offices have the option of acquiring access to the necessary databases through secure remote access. Officers have the ability to call other work locations that have 24/7 real time access to ensure that individuals are queried through the applicable databases when necessary. The feedback on these requests in received instantaneously.

Q33. How many times in the past 5 years has someone forced their way through a land border crossing by not stopping and simply driving on or around the office, or not going to secondary as instructed, or not turning around because the office was closed.

A33. It is estimated that in 2004, there were approximately 1,600 border runners or failure to report instances.

How many people were subsequently apprehended?

This information is not available on a national basis at this time. In many instances, travellers do not intentionally fail to report and omit to do largely because of their lack of understanding in their obligation under the law to do so. In these instances no penalties are applied and travellers are made aware of these obligation. This commonly occurs when a Canadian tourist takes a wrong road and arrives at the US border unintentionally or is refused entry in the US by Customs and Border Protection (CBP) Services. Upon their return to Canada, the tourists do not realize that they have left the country and therefore are required to report to Canadian Customs. Another situation that causes confusion for the traveller and may result in running the port, is when CBP perform export checks on travellers at the border. Often the traveller assumes that this is their report to Canadian Customs and then they do not stop when they do arrive in Canada.

Q34 How many customs offices close at night?

A34. Of the 119 CBSA land border sites, there are 58 offices that close at night. Closing times vary greatly by site from ending services at 5 p.m. to closing at midnight.

How many of these offices have tools to help customs detect port runners – those who forced their way through?

The majority of these offices do not have any specific detections tools. Video cameras and surveillance equipment are available at approximately 7 sites, mainly in the Atlantic Region. The CBSA also sends its flexible response teams on an ad hoc basis.

Q35. What are the constraints on sending people to secondary at peak periods? What "surge" capacity exists at the 30 most active crossings?

A35. There are no constraints when sending people to secondary during peak periods. Referrals for secondary examinations are based on risk indicators and not on the number of people waiting. Peak periods are managed by adjusting shift schedules and using overtime.

Q36. How many rail crossings are there across the border?

A36. There are a total of 24 rail sites (passenger and freight).

How many of them have 24/7 customs officers posted at them?

There are no rail sites with a 24/7-staffed presence, as service is provided on a call-out basis upon arrival of a train.

Q37. Where are trains carrying freight across the border physically inspected?

A37. In most cases, freight trains are physically inspected inland. However, depending on the level of risk associated with the train, they can also be inspected as they cross the border.

If trains are physically inspected, do they ever stop (for any reason) before crossing the border?

The CBSA is not able to indicate if there are stoppages prior to arrival.

Marine

Q38. How many vessels do customs officers operate?

A38. The CBSA currently operates a total of 3 marine vessels: one in the Quebec region and 2 in the Pacific region. It should be noted that CBSA is responsible for compliance verification at ports of entry. The RCMP, in cooperation with provincial and some municipal police forces, operates vessels on the water to conduct law enforcement activities.

Q39. What is the minimum number of customs officers permitted to board a vessel being inspected?

A39. There is no minimum number of CBSA officers permitted to board a vessel being inspected. Whether examining and/or searching vessels and their cargo, conducting a deep rummage, verifying documents or interviewing persons on board, the CBSA will ensure that the number of officers on board is sufficient to complete the tasks efficiently and safely.

Q40. How many containers in sea ports were totally "destuffed" during the last 12 months for which you have statistics? When is that 12-month period and what percentage is that of the total number of containers entering Canada in the same period?

A40. All containers, regardless of mode, that present a risk are examined. CBSA officers use state of the art inspection techniques combined with modern technology and risk assessment tools to make certain that all examinations are commensurate to the risk posed. Thus, the least intrusive alternatives are preferred as long as they satisfy us that there is no risk.

The majority of traders are honest and legitimate businesses that present a low risk. As a result, the proportion of containers and trucks that undergo examination is small. However, the number of examinations conducted varies from day-to-day and port-to-port, depending on the risk.

Q41. How many containers in sea ports were totally "back ended" during the last 12 months for which you have statistics? When is that 12-month period and what percentage is that of the total number of containers entering Canada in the same period?

A41. All containers, regardless of mode, that present a risk are examined. CBSA officers use state of the art inspection techniques combined with modern technology and risk assessment tools to make certain that all examinations are commensurate to the risk posed. Thus, the least intrusive alternatives are preferred as long as they satisfy us that there is no risk.

The majority of traders are honest and legitimate businesses that present a low risk. As a result, the proportion of containers and trucks that undergo examination is small. However, the number of examinations conducted varies from day-to-day and port-to-port, depending on the risk.

Q42. How many containers in sea ports went through a VACIS machine during the last 12 months for which you have statistics? When is that 12-month period and what percentage is that of the total number of containers entering Canada in the same period?

A42. All containers, regardless of mode, that present a risk are examined. CBSA officers use state of the art inspection techniques combined with modern technology and risk assessment tools to make certain that all examinations are commensurate to the risk posed. Thus, the least intrusive alternatives are preferred as long as they satisfy us that there is no risk.

The majority of traders are honest and legitimate businesses that present a low risk. As a result, the proportion of containers and trucks that undergo examination is small. However, the number of examinations conducted varies from day-to-day and port-to-port, depending on the risk.

Q43. How many places in Canada may a boat or vessel land from another country that do not have 24/7 customs coverage?

A43. Marine offices are not staffed on a 24/7 basis, however service may be provided under the CANPASS programs service delivery. The CBSA does not keep a record of the hours of service at private docks, marinas, or restaurants that serve as reporting sites and dispatches officers as required.

How many have one-shift coverage?

Since these are not staffed locations, no sites are considered as having one-shift coverage.

How many allow people to just phone in?

There are approximately 470 Telephone Reporting Marine sites for private recreational boaters. Those travellers who are pre-approved members of the CANPASS Private Boats program are required to report, by telephone, their estimated time of arrival in Canada, any

time up to four hours before arriving. The call is received at one of the four national telephone reporting centres. CBSA officials are then dispatched to meet the travellers as required and marinas are monitored for compliance as well. If no officer is waiting to conduct an inspection, the master of the boat may proceed to the final destination.

Travellers who are not CANPASS Private Boat members, call the telephone reporting centre immediately upon arrival to Canada. The CBSA officer will either provide a clearance number and allow the boat to proceed or instruct the boater to remain aboard the vessel until an officer arrives to complete an examination. CBSA officials are dispatched to meet travellers as required and marinas are also monitored for compliance.

Please see Appendices B and C which explain the program and general reporting procedures.

http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/privateboat-e.html
http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/canpassprivateboat-e.html

Q44. How many phone-in marine locations are there which customs officers cannot access?

A44. There is access to each and every designated CBSA site that allows for CBSA customs officers to complete their secondary examinations and perform all verification functions. Should a site become inaccessible, the CBSA would withdraw the site from the approved list of designated reporting sites.

Air

Q45. How many airports in Canada accept flights from other countries but do not have 24/7 customs officers present?

A45. There are a total 200 air sites that do not have officers present on a 24/7 basis.

Q46. How many airports have customs officers present for only one shift?

A46. Seven of the 13 International Airports are staffed on a 24/7 basis; the other six are staffed for 16 hours daily. The vast majority of airports that the CBSA provides service to are not permanently staffed. Officers are dispatched from another work location to provide service and, in some instances, are one-shift operations. Officers are dispatched on an "as needed" basis to provide service outside of their normal hours of work on a call-out basis (overtime).

How many allow people to just phone-in?

All sites that receive airport service can potentially receive general aviation-type travellers that are required to report, by telephone, via the telephone reporting centres. For those clients who are pre-approved members of the CANPASS Private Aircraft program or the CANPASS Corporate Aircraft program, the pilot must report the estimated time of arrival phone at least 2 hours, but no more than 48 hours, before flying into Canada. The plane may be met by a CBSA official, if warranted. For those general aviation flights involving non-permit holders, who are not members of a CANPASS program, an additional call is made to the telephone reporting centre upon arrival. The pilot and passengers are not allowed to leave the aircraft until authorized to do so. All calls are received at one of four national telephone reporting centres.

Please see Appendices D, E, and F for more information about the telephone reporting requirements for these programs.

http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/generalavi-e.html
http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/privateair-e.html
http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/corporateair-e.html

What percent of phone-in declarations are subsequently verified by a customs officer?

All high-risk flights are subject to 100% verification levels.

Intelligence

Q47 Does CBSA have an intelligence division?

A47. Yes, there is an intelligence area within CBSA responsible for customs and immigration programs.

Q48. How are employees selected and trained for these positions?

A48. Employees are selected based on specific experience and knowledge criteria. Once selected, officers participate in formalized training courses and individual training plans are designed to address specific requirements based on experience and position requirements.

Q49. What is the nature and extent of intelligence training provided?

A49. Specific training packages in relation to Intelligence exist including classroom training, workshops, and on-the-job training.

Q50. Are CBSA employees able to take part in intelligence training provided to US border authorities?

A50. Yes.

Q51. As the threat from terrorism continues to grow, are CBSA employees provided with the necessary sensitivity and cultural training to ensure that they are properly prepared for incidents that may arise?

A51. Front-line CBSA employees are provided with diversity training. This training is delivered within the following programs: the Customs Inspector Recruit Training Program, the curriculum for POE immigration officer and the student customs officer training program. The CBSA has also developed an e-learning diversity course that will soon be accessible on-line to all CBSA employees.

Q52. Given the multicultural world we live in, are there sufficient numbers of employees with linguistic capability in languages other than French or English?

A52. Given the multicultural make up of certain communities across Canada, every effort is made to accommodate the language requirements of travellers.

Q53. What is the capacity of CBSA to draw on the assistance of linguists in this regard?

A53. Given the multicultural make up of certain communities across Canada, every effort is made to accommodate the language requirements of travellers. In various locations an inventory of translators and interpreters is drawn upon to assist our employees in communicating with travellers when needed.

Q54. Are intelligence units located at all land, sea, and air locations?

A54. Intelligence units service all land, sea and air locations. Where traffic volume and risk warrants there may be an on-site intelligence presence.

Q55. How is intelligence defined from a CBSA perspective, security intelligence, criminal intelligence?

A55. Intelligence is the result of subjecting information to an evaluative and analytical process. This process transforms the information into deductive patterns of meaningful inferences, which becomes "intelligence". Intelligence forewarns of activities likely to occur and serves to establish indicators and trends. Intelligence serves as a proactive function in the CBSA environment that supports decision-making and enforcement efforts. Security and criminal intelligence is processed in the exact same manner.

Q56. From where does CBSA derive its intelligence? Is it collected by CBSA, or is CBSA the beneficiary of the intelligence collection efforts of others?

A56. The CBSA receives intelligence from a wide array of domestic and foreign partners and develops intelligence independently based on information, clients, and internal and external sources.

Q57. With whom does CBSA share intelligence and from whom does CBSA receive intelligence?

A57. The CBSA shares and receives intelligence with and from partner agencies both domestic and foreign. Specific agencies include foreign customs and immigration agencies, the RCMP, CSIS and local police agencies, as well as with other foreign governments with which we have information-sharing agreements.

Q58. Do all CBSA employees have security clearances, to what level?

A58. Yes, all CBSA employees undergo a security screening prior to appointment within the organization. Security Screening levels vary depending upon the position (or duties) of the employee.

As a minimum, employees are initially security screened to the "reliability" level. Further screening is conducted if the employee will be appointed to a position that requires a Security Clearance at the Confidential, Secret or Top Secret Level. No individual is appointed without first obtaining the appropriate security screening level. Further, as outlined in the terms and conditions of employment, the requirement to retain the required security level is a condition of employment, and failure to do so may result in termination of the appointment. These terms and conditions are strictly enforced by the CBSA.

Q59. Are there limitations on the ability of CBSA intelligence officers to share intelligence with other CBSA employees and/or other departments, federal, provincial, municipal, and foreign governments?

A59. CBSA intelligence officers have the authority to share intelligence information on a need to know basis with other employees pursuant to the provisions of the *Privacy Act* and the *Customs Act*, as well as agreements and memoranda of understanding, define the circumstances and types of information that may be shared with external and foreign partners.

Q60. Does CBSA have access to all of the information it requires from other government agencies? How does CBSA manage this access, how is information received, stored, and accessed at border points?

A60. The CBSA has access to information from many government agencies. This access is restricted under some circumstances and is often dependent on the end use of the information. There is some information that is not available due to privacy and legislative constraints.

The information is stored for the prescribed periods of time in an environment appropriate to the required security level. Information received is disseminated to field offices as required through a

combination of electronic and manual methods including lookouts entered into our enforcement systems, bulletins and alerts.

Q61. Do CBSA officers have peace officer status? Is this a requirement for access to information held by federal, provincial, and municipal police departments?

A61. CBSA customs officers derive their peace officer status from Section 2 of the Criminal Code. Under the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA), a CBSA immigration officer may be delegated the authority and powers of a peace officer.

It is not a requirement to be a peace officer to access information held by federal, provincial, and municipal police departments.

Q62. What are the responsibilities or limitations on employees when an incident moves away from the border? Are there geographical restrictions on an employee's capacity to remain involved or to take action that may be required?

A62. There are no legislative or regulatory limitations. CBSA investigators work on customs and immigration inland cases to address inland issues. However, responsibility for the enforcement of the *Custom Act* and the *Immigration and Refugee Protection Act* is shared with the RCMP.

Q63. Please describe in detail, the process followed by a CBSA officer when someone is stopped at the border and something gives the CBSA officer reason to be concerned. i.e. what type of checks are conducted, with what agencies, with what data banks.

A63. Suspect travellers are referred to the secondary area for a more in-depth interview and examination. Officers have direct access to a wide variety of databases that provide information on criminal and suspected terrorist lookouts, customs and immigration enforcement history as well as criminal records and intelligence. Depending on the

circumstances, CSIS, the RCMP or another law enforcement organization can be contacted for further information.

Q64. Does direct contact exist with the RCMP, CSIS, Transport, etc., 7 days a week, 24 hours a day? Is this contact local, or through organizational headquarters? Are response times sufficient? Have there been problems in getting a response to a particular incident?

A64. There is contact with all federal and local agencies on a 24/7 basis as required at local and headquarters levels.

There have been no specific problems associated with responses from other agencies that would indicate ongoing or endemic problems.

Q65. Is CBSA part of the IBETs (Integrated Border Enforcement Team)? Does CBSA have access to the same intelligence as other members of the team?

A65. The CBSA is an integral part of the IBETs and has access to the same intelligence as all members.

Q66. Is CBSA part of the INSET, (Integrated National Security Enforcement Team)? Does CBSA have access to the same intelligence as other members of the team?

A66. Yes, CBSA officers participate in the INSET program and have access to the same intelligence as all as other members of the team.

APPENDIX V

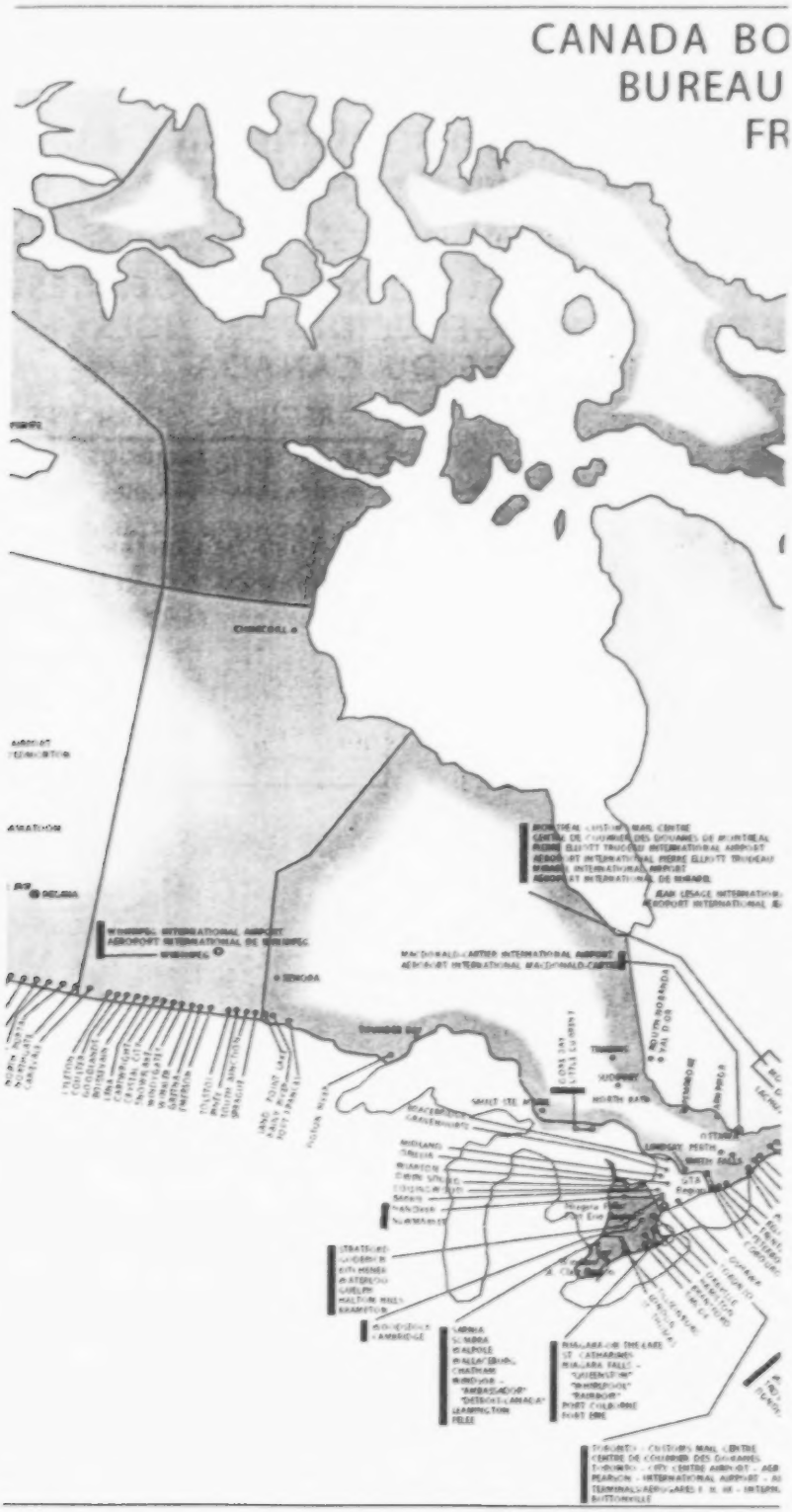
Map of Land Border Crossings in Canada

Prepared by Canada Border Services Agency at the Request of the Committee

APPENDIX V

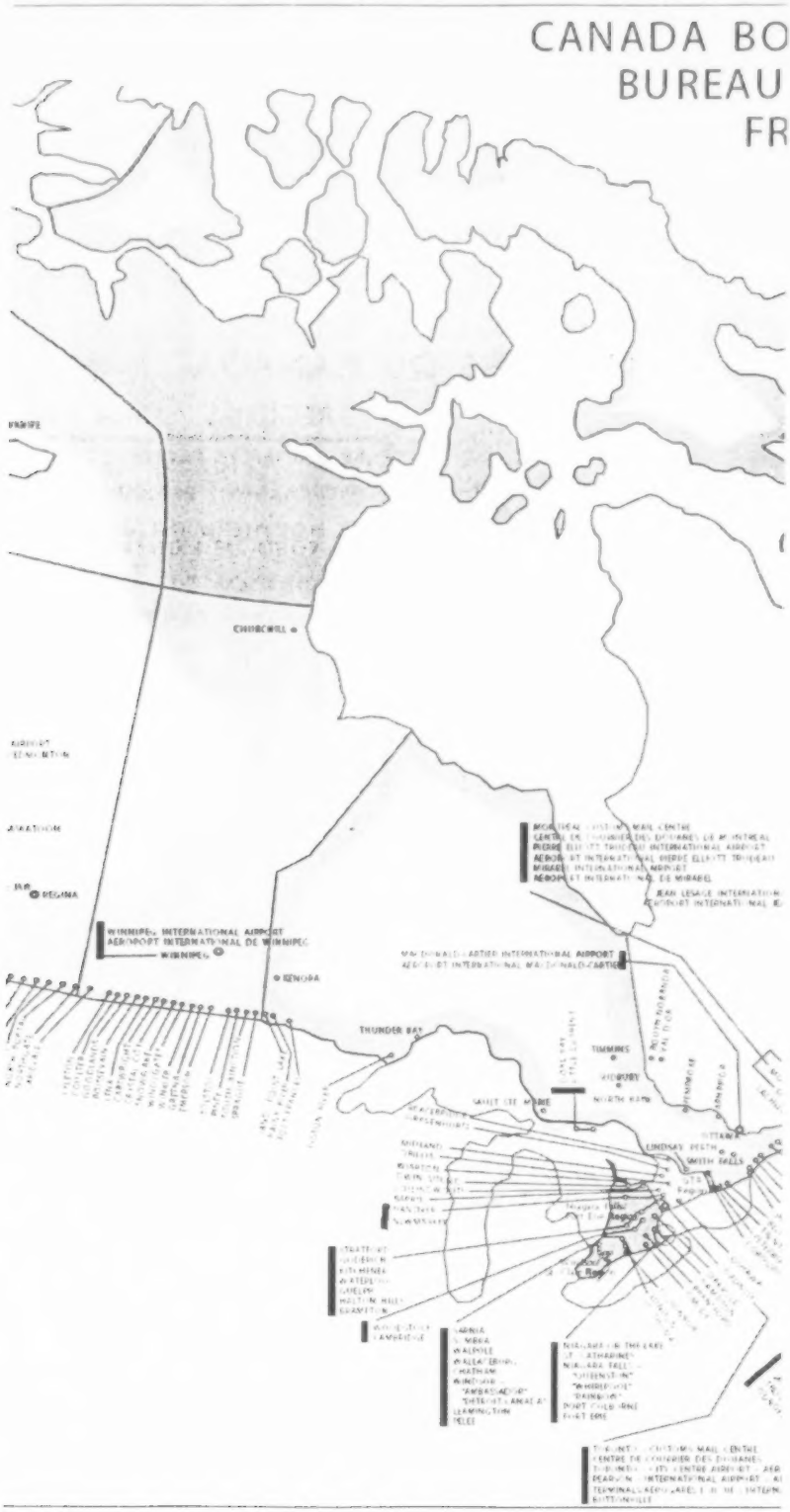
Map of Land Border Crossings in Canada

Prepared by Canada Border Services Agency at the Request of the Committee


CANADA BO
BUREAU
FR

APPENDIX V
Map of Land Border Crossings in Canada

APRIL 2005
AVRIL 2005


CANADA BO
BUREAU
FR
CHURCHILL
REGINA
WINNIPEG INTERNATIONAL AIRPORT
AÉROPORT INTERNATIONAL DE WINNIPEG
WINNIPEG
KENORA
THUNDER BAY
TIMMINS
SAULT STE MARIE
NORTH BAY
OTTAWA
LINDSAY
SMITHS FALLS

APPENDIX V
Map of Land Border Crossings in Canada

APRIL 2005
AVRIL 2005

APPENDIX VI

History of the Evolution of the Canada Border Services Agency

Prepared by the Canada Border Services Agency at the request of the Committee

The Canada Border Services Agency (CBSA) operates as an integral part of the Public Safety and Emergency Preparedness (PSEP) portfolio. The creation of the CBSA, just over one year ago, brought together the Customs Branch of the former Canada Customs and Revenue Agency (CCRA), as well as parts of the Appeals and Compliance Branches that supported Customs; the Intelligence, Interdiction, and Enforcement program of Citizenship and Immigration Canada (CIC); and the Import Inspection at Ports of Entry program from the Canadian Food Inspection Agency (CFIA). In October 2004, the immigration functions at Ports of Entry were also transferred to CBSA.

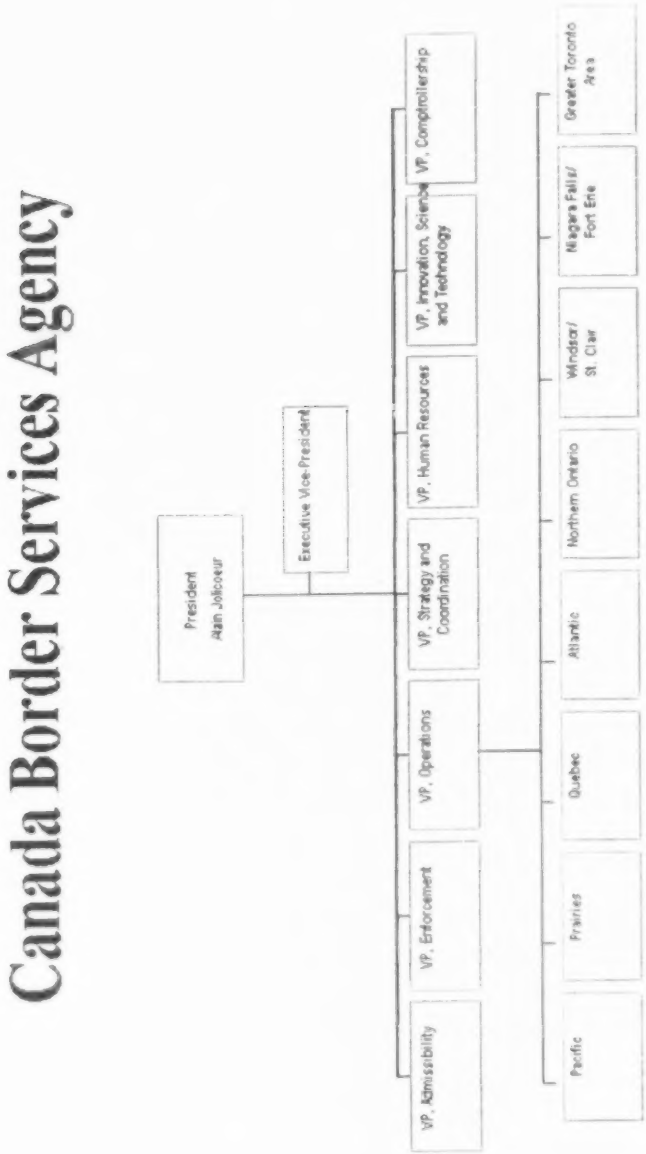
Bringing these border service functions together provides the CBSA with the flexibility required to take a more comprehensive and streamlined approach to strengthening Canada's capacity to protect the safety and security of Canadians. Integration allows us to better manage risks by getting the right information at the right time, often in advance of the arrival of people and goods at our borders. Where legislation allows, information is exchanged with our domestic and international partners to improve our overall capacity to respond rapidly and effectively to threats. In developing strategic approaches to border security, we keep pace with new and emerging global threats, while ensuring Canada's borders remain open to facilitate the flow of legitimate cross border traffic (e.g. the Canada-U.S. Smart Border initiatives). Our work to advance Canadian economic competitiveness and social and humanitarian interests continues to be a priority. CBSA is a world leader in researching and developing innovative, scientific and technological solutions to address the challenges of border management.

As the CBSA enters its second year of operation, we will focus our efforts on key activities that will further strengthen public safety and security as we continue to build a stronger, smarter border. Our key priorities for 2005-2006 are: integrated border management, a solid corporate foundation, program integrity, a modern management regime, and a knowledge-based approach.

APPENDIX VII

Organizational Chart of the CBSA

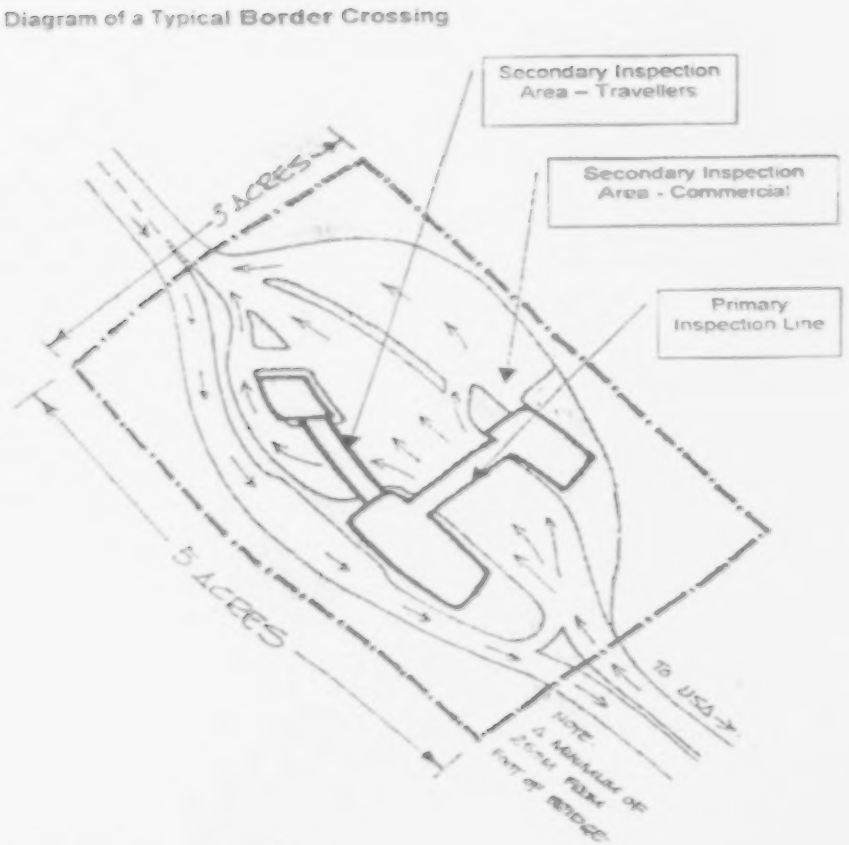
Prepared by the Canada Border Services Agency at the request of the Committee



APPENDIX VIII

Diagram of a Typical Land Border Crossing

Prepared by the Canada Border Services Agency at the request of the Committee



Source: Infrastructure and Environmental Operations Directorate, Canada Border Services Agency

Page 1 of 1

A) Primary Inspection Line (PIL)

The term "Primary Inspection Line" (PIL) refers to the point at which the person entering Canada makes a report of his or her person and goods. This is the first screening mechanism at ports of entry into the country. In highway and air modes, the CBSA has PIL booths from which the officers conduct primary interviews. For travellers arriving by marine mode, the clearance process is dependent on the location and facilities.

Travellers arriving in Canada by air are asked to complete the Travellers Declaration Card before arriving at the PIL booths in the inspection area. The card allows them to have their declarations of citizenship and goods ready for the PIL, where a CBSA inspector reviews the declaration and conducts a brief interview.

At land border ports of entry, travellers approaching the CBSA inspection line stop at a PIL booth. They remain in their vehicles while the inspector conducts the primary interview. In contrast to the declaration procedure at airports, the highway interview does not require completion of a declaration card by the traveller.

For travellers arriving by marine modes, the CBSA inspector may board the vessel upon its arrival. The inspector will review passenger manifests and crew lists. The master of the vessel is responsible for ensuring passengers are presented to CBSA who require examination for immigration purposes. The master must also ensure that all passengers terminating their voyage at any port of arrival in Canada is presented to the CBSA with their baggage and a completed Travellers Declaration Card.

B) Secondary Inspection

A secondary inspection is conducted to verify information or to conduct a physical examination, as a result of a referral from PIL. During the inspection, the officer may make use of tools such as intelligence databases, contraband detection equipment, x-ray equipment or detector dogs.

CBSA officers working the PIL may refer a person whom they believe should be examined in more detail in order to determine whether they have a right to enter Canada or whether they are or may become authorized to enter and remain in Canada. Examinations of personal baggage, goods, and conveyances will be conducted if it is necessary to:

- verify or determine that a person and their baggage, goods, and conveyance comply with the laws and regulations administered by CBSA and other government departments (OGD's) (i.e. declaration verification, tariff classification, valuation);
- conduct examinations of identified persons, baggage, goods, and conveyances such as those selected by enforcement systems or deemed as possibly suspect by an alert or lookout; and
- confirm or negate officers' suspicions based on reasonable grounds and indicators of non-compliance.

APPENDIX IX

Comparison of Reverse Inspection vs. Land Pre-Clearance

Prepared by the Canada Border Services Agency at the request of the Committee

- Preclearance involves relocating the border operations of one country to another.
- It has been applied successfully in the air context for decades with U.S. border officers preclearing passengers (but not air cargo) destined to the U.S. at certain Canadian airports.
- Application of preclearance at the land border is a natural next step.
- While the preclearance concept is sound, it has not been applied and tested at the land border.
- This is why the Governments agreed to pilot land preclearance at Peace Bridge, where U.S. border inspection functions will be moved from Buffalo to Fort Erie, Ontario; and, at another site, yet to be determined, where Canadian inspection facilities will be moved to the U.S. side of the border.
- Land preclearance allows for the placement of border inspection where it makes most sense and where land is available to address congestion and security issues.
- Reverse inspection is one form of preclearance and involves both sets of border officials switching where they conduct border inspections.
- In the Canada-U.S. context, this would entail the Canada Border Services Agency moving its inspection facilities to the U.S. side of a border crossing and U.S. Customs and Border Protection relocating its inspection functions to the Canadian side of the same crossing.

- Reverse inspection may provide greater infrastructure security than land preclearance; however, it also requires geography on both sides of the same border crossing that would accommodate it.

- On this latter point, it is important to note that land preclearance is being considered on the Canadian side of Peace Bridge, in large measure because of land constraints on the Buffalo side that hamper efficient border operations. The geography at the Peace Bridge would not support an efficient reverse inspection operation.

APPENDIX X

Summary of Main Issues to be Resolved with Regards to Land Pre-Clearance

Prepared by the Canada Border Services Agency at the request of the Committee

- Canada and the U.S. are currently working together to conclude a land preclearance agreement at the earliest date. While certain of the issues are complex, significant progress is being made.

- Legislative changes to the Canadian *Preclearance Act* will be needed to support the land preclearance agreement, before it can be brought into force. These legislative changes will be introduced for review by Parliament in the coming months.

- Land preclearance will be reciprocal, in that it will be capable of accommodating US officials operating on Canadian soil as well as Canadian officials operating on US soil.

- The U.S. will pilot at Fort Erie (Peace Bridge). Canadian officials are in the process of determining the site of the land preclearance pilot operations on U.S. soil. The preferred site location will be announced in due course.

- Implementation of the land preclearance pilots will also require important infrastructure changes to be made by the crossing operators. Once the Canadian site has been announced, work will begin with the crossing operator on site design and development and environmental assessments.

APPENDIX XI

ModuSpec Risk Analysis Comparison

ModuSpec Risk Management Services Report

This appendix presents excerpted sections of the working and final drafts of the Job Hazard Analysis prepared by ModuSpec Risk Management Services Canada Ltd. The section deals with firearms. The working draft appears first. The final draft appears second.

This appendix will enable readers to compare and contrast the drafts, and to decide for themselves the significance of any differences.

FOR DISTRIBUTION TO NATIONAL HEALTH AND SAFETY POLICY COMMITTEE MEMBERS ONLY

WORKING COPY #1

Canada Customs and Revenue Agency

Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis

Final Report

DRAFT

January 2003

ModuSpec Risk Management Services Canada Ltd
London, Ontario

OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS	CATEGORY: All Functions	IDENTIFIER: AF – 9
Mode: All Field Locations		
Issue: Firearms		

Observations:

Background Information

Up until the introduction of Bill C-18, customs officer's responsibilities under the *Customs Act* and the *Criminal Code Act*, was applicable to all officers. Under the provisions of these acts, CI's have the authority to arrest and detain individuals. To assist in these requirements, CI's are provided with a set of handcuffs, which they can legally use to restraint and control the person under arrest. The handcuffs are carried on the CI's utility belt.

In 1998, Bill C-18, *An Act to amend the Customs Act and the Criminal Code*, authorized 'Designated Customs Officers' to arrest without warrant, persons seeking entry into Canada, whom they believed on reasonable grounds, had committed or were in the process of committing a Criminal Code or other federal offence.

The offences that are the primary focus of Officer Powers enforcement are:

- impaired driving offences
- kidnapped/abducted children
- persons who are the subject of an outstanding warrant
- stolen property

To become a *Designated Officer*, the CI must successfully complete the CCRA approved training course which is comprised of two components – Use of Force training and Officers Powers training. Once they have been properly trained they receive the certification from the regional director. Successfully completion of refresher training is also a requirement to maintain certification.

Designated Officers are provided with two additional tools – a Baton and OC Spray. These tools are also to be worn on the officer's utility belt.

There is provision in CCRA's *Criminal Code Enforcement Policy* that states:
"If for reasons of health and safety a designated officer chooses to withdraw from a situation (i.e. suspected impaired driver; persons(s) in possession of stolen property; person(s) wanted on an outstanding warrant(s), suspected abduction or kidnapping) he/she will report the incident immediately to the responding police agency and request assistance to intercept the suspect(s) in question."

Are Enforcement Tools Adequate?

At site visits, we aggressively inquired through interviews if CI's and Superintendents thought that the tools (Baton and OC Spray) were adequate enough to safely exercise their duties as a designated officer.

There were CI's who thought that the present enforcement tools are inadequate and that they should be granted the right to carry a firearm, the same rights that police officers have.

At all locations visited, this question was brought forward at interviews of CI's, Superintendents and local Safety and Health Committee members. Individuals were asked, *"Should Designated Officers be issued firearms?"* In some cases the interviewee without any prompting brought up the issue.

Without using any scientific survey methodology, the majority of those interviewed said "no" to wearing guns.

During our site visits there were no physical threat incidents witnessed by the consultants. There were however incidents of verbal abuse.

Discussion:

We conclude, based on observations, interview feedback and analysis, that the present tools provided to customs officers are adequate to enforce their responsibilities. Carrying a firearm would not reduce the risks to CI's. The following points are made to support this conclusion:

- Although the frequency of arrests have increased since the introduction of Officer Powers, it appears that the probability of a serious injury occurring has not been increased
- No fatalities, permanent disabilities or extended lost time serious injuries have occurred to a CI as a result of a confrontation with a client in the nearly 3 years since the introduction of Officer's Powers
- Customs Officers are considered peace officers, not a police agency
- CI's are given the authority by the CCRA to terminate an arrest or confrontation if they feel their health and safety will be affected
- CI's have the right and are encouraged to call the local police authority at any time to assist in an arrest or confrontation
- Based on the incident reports and the location where they occurred, police authorities are in the immediate vicinity
- Based on the incident reports, CI's demonstrated their skills and training to diffuse the situations and a firearm in all of these cases would not have been required
- By equipping approximately 4000 customs officers with firearms, there would be an additional 4000 hazards on the job. This dramatically increases the risk of a firearm being discharged and an injury being sustained by a CI or another customs employees or an immigration officer or a member of the travelling public.
- The majority of customs officers do not want to carry a gun.

We are suggesting however to increase police presence at specific locations during certain times. For instance, in Ontario border cities, traffic volume from the USA on weekends and the influx of "undesirables" is ramped up substantially because of border casinos, bingo halls and the lower drinking age. CI's are faced with an increase of detainees and drunk drivers during this time. With police on location, the support and processing of these individuals would add significantly to CI confidence and peace of mind.

At airports, we noticed little presence of policing during international flight arrivals. Their presence could minimize a potential problem, especially on targeted flights.

Recommendations:

1. Customs Services should make a concerted effort to organize a police presence at specific land border locations during certain times (based on regional analysis) and certain events. Some of these locations are:
    - Windsor Tunnel
    - Windsor Bridge
    - Peace Bridge
    - Bluewater Bridge
    - Pacific Highway
    - Lacolle

2. Customs Services should develop a Memorandum of Understanding with all police authorities at international airports that their presence is required in the Baggage Claim and Secondary Inspection areas during the processing of passengers from a targeted flight and for late flight arrivals after midnight.

ModuSpec

risk management

Canada Customs and Revenue Agency

Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis

Final Report

DRAFT

January 2003

ModuSpec Risk Management Services Canada Ltd.
London, Ontario

OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS	CATEGORY: All Functions	IDENTIFIER: AF – 9
Mode: All Field Locations		
Issue: Firearms		

Observations:

Background Information

Up until the introduction of Bill C-18, customs officer's responsibilities under the *Customs Act* and the *Criminal Code Act*, was applicable to all officers. Under the provisions of these acts, CI's have the authority to arrest and detain individuals. To assist in these requirements, CI's are provided with a set of handcuffs, which they can legally use to restraint and control the person under arrest. The handcuffs are carried on the CI's utility belt.

In 1998, Bill C-18, *An Act to amend the Customs Act and the Criminal Code*, authorized 'Designated Customs Officers' to arrest without warrant, persons seeking entry into Canada, whom they believed on reasonable grounds, had committed or were in the process of committing a Criminal Code or other federal offence.

The offences that are the primary focus of Officer Powers enforcement are:

- impaired driving offences
- kidnapped/abducted children
- persons who are the subject of an outstanding warrant
- stolen property

To become a *Designated Officer*, the CI must successfully complete the approved training course which is comprised of two components – Use of Force training and Officers Powers training. Once they have been properly trained they receive the certification from the regional director. Successfully completion of refresher training is also a requirement to maintain certification.

Designated Officers are provided with two additional tools – a Baton and OC Spray. These tools are also to be worn on the officer's utility belt.

There is provision in CCRA's *Criminal Code Enforcement Policy* that states:
"If for reasons of health and safety a designated officer chooses to withdraw from a situation (i.e. suspected impaired driver, persons(s) in possession of stolen property; person(s) wanted on an outstanding warrant(s); suspected abduction or kidnapping) he/she will report the incident immediately to the responding police agency and request assistance to intercept the suspect(s) in question."

Are Enforcement Tools Adequate?

At site visits, we aggressively inquired through interviews if CI's and Superintendents thought that the tools (Baton and OC Spray) were adequate enough to safely exercise their duties as a designated officer.

There were CI's who thought that the present enforcement tools are inadequate and that they should be granted the right to carry a firearm, the same rights that police officers have.

At all locations visited, this question was brought forward at interviews of CI's, Superintendents and local Safety and Health Committee members. Individuals were asked, *"Should Designated Officers be issued firearms?"* In some cases the interviewee without any prompting brought up the issue.

During our site visits there were no physical threat incidents witnessed by the consultants. There were however incidents of verbal abuse.

Discussion:

We conclude, based on observations, interview feedback and analysis, that the present tools provided to customs officers are adequate to enforce their responsibilities. Carrying a firearm would not reduce the risks to CI's. The following points are made to support this conclusion:

- Although the frequency of arrests have increased since the introduction of Officer Powers, it appears that the probability of a serious injury occurring has not been increased
- No fatalities, permanent disabilities or extended lost time serious injuries have occurred to a CI as a result of a confrontation with a client in the nearly 3 years since the introduction of Officer's Powers
- Customs Officers are considered peace officers, not police officers
- CI's are given the authority by Canada Customs to terminate an arrest or confrontation if they feel their health and safety will be affected
- CI's have the right and are encouraged to call the local police authority at any time to assist in an arrest or confrontation
- Based on the incident reports and the location where they occurred, police authorities are in the immediate vicinity
- Based on the incident reports, CI's demonstrated their skills and training through the Use of Force Continuum to diffuse situations and a firearm in all of these cases would not have been required
- By equipping customs officers with firearms, there is the introduction of additional hazards on the job. This dramatically increases the risk of a firearm being discharged and an injury being sustained by a CI or another customs employees or an immigration officer or a member of the travelling public.
- Based on approximately 200 interviews the majority of customs officers (about 75%) do not believe carrying a gun is necessary.

Our conclusion to not issue firearms to uniformed customs officers is upheld by the RCMP Commissioner. In a March 2001 letter from the RCMP Commissioner to the CCRA Commissioner (Appendix II), he states that he does not support the idea of supplying customs officers with firearms. Some of his rational is based in part on the following exerts from the letter:

"I believe that the issue of arming customs officers is based primarily on the perception that carrying a firearm is the only option for handling difficult situations. However, in reality, this can be more of a liability than a solution, and can significantly increase the danger with which the officers must contend".

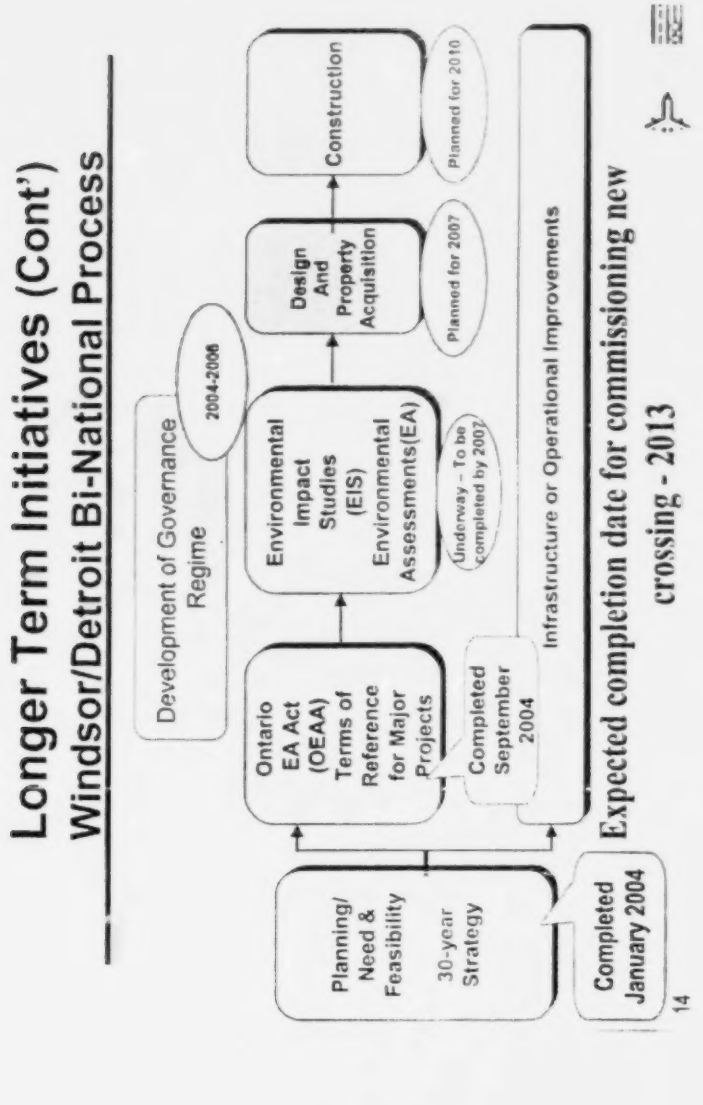
"Despite the best training practices, there is always the potential that during a confrontation, armed officers may have their own firearm taken from them and turned against them or the general public."

Recommendation:

1. Customs Services should not issue firearms to Customs Superintendents and Inspectors.

APPENDIX XII

Chart Documenting the Construction Timeline to 2013

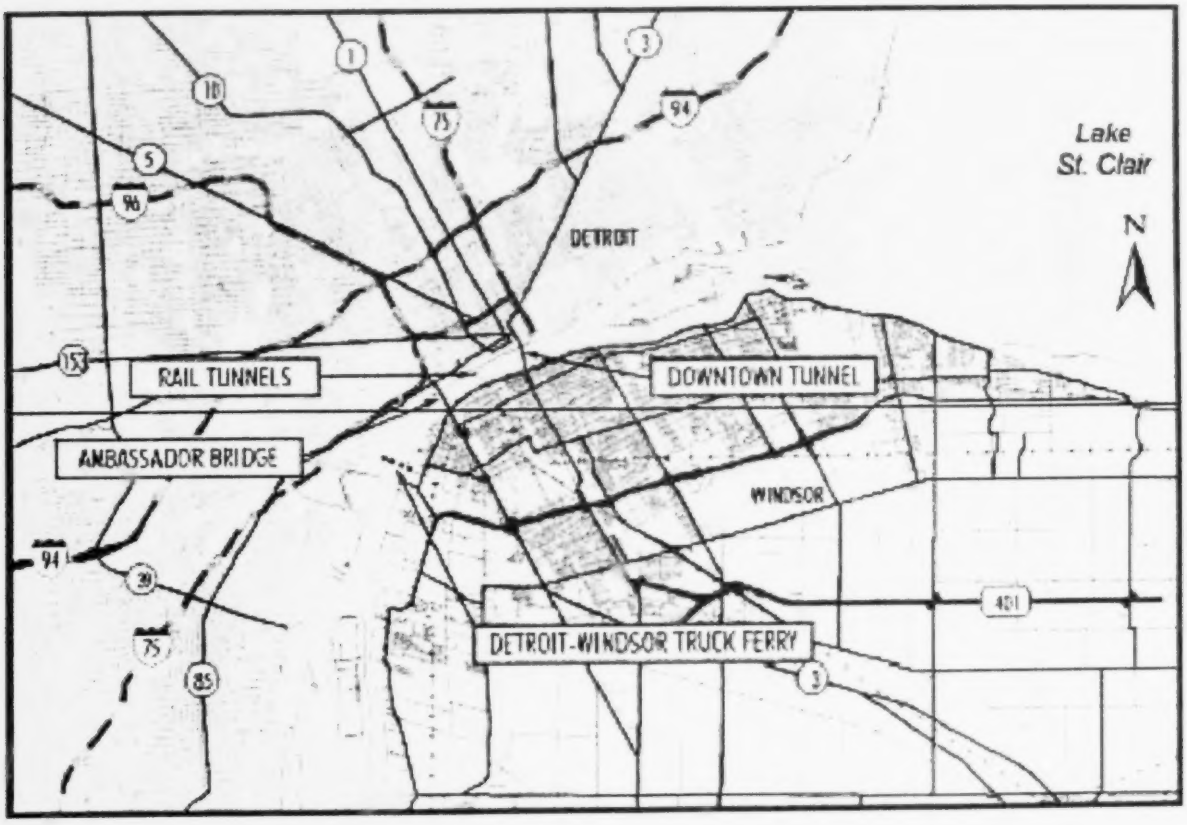


Source: Transport Canada

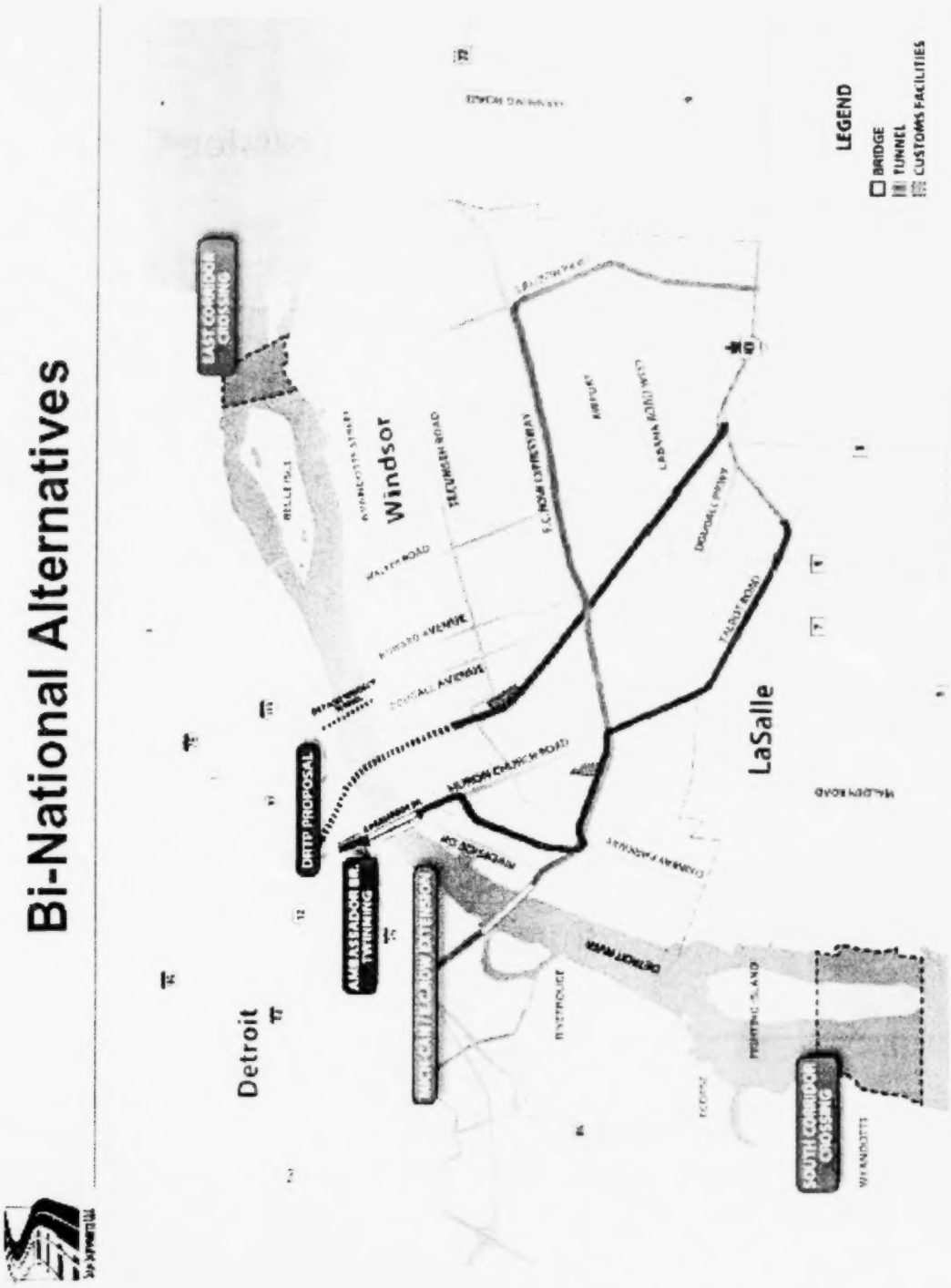
APPENDIX XIII

Windsor-Detroit Crossings and Crossing Corridor Alternatives

Below is a diagram of the existing crossings at Windsor-Detroit.



Source: Michigan Department of Transportation and U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, "Draft Purpose and Need Statement," 1. Available at: http://www.partnershipborderstudy.com/pdf/DraftPurpose&Need_WEB.pdf. Last visited: June 06, 2005.



Source: Courtesy of Sam Schwartz Engineering, LLC.

APPENDIX XIV

Senate Law Clerk's Opinion on the Constitutionality of US-style Legislation

By Hand

The Honourable Colin Kenny, Chair,
Standing Senate Committee on National Security and Defence,
The Senate

June 2, 2005

Dear Senator Kenny,

On behalf of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, you have asked whether it would be lawful for the Parliament of Canada to adopt a waiver of laws provision along the lines of that being considered by the U.S. Congress in Bill H.R. 418, the Real ID Act of 2005. The relevant U.S. provision would amend section 102(c) of the Illegal Immigration Reform and Immigrant Responsibility Act of 1996 (8 U.S.C. 1103 note). Your particular concern is the power of the Parliament of Canada to enact an analogous provision.

My conclusion is that an analogous waiver of laws provision, adapted to the Canadian context, is within the power of the Parliament of Canada. However, the differences in our constitutions, administrative structures and national values, and the different nature of the social problems being addressed, would suggest the need for variations in the legislation.

Context

The context of the U.S. provision is an existing statutory requirement that the Attorney General, in consultation with the Commissioner of Immigration and Naturalization, carry out installations to ensure the expeditious construction of roads and barriers in the U.S. designed to deter illegal crossings in areas of high illegal entry into the United States, in particular near San Diego. The proposed

amendment would replace an existing power of the Attorney General to waive two federal environmental statutes with an expanded power of the Secretary of Homeland Security to waive all laws necessary to ensure expeditious construction of the barriers and roads. The mischief being addressed is that the existing power proved insufficient to prevent delay because opponents were able to resort to California state law to make their case. The amendment also contains a provision denying judicial review and relief to parties affected by the exercise of the waiver.

The context of your concern is your Committee's belief that the federal government needs to expedite construction of key border infrastructure in the Windsor-Detroit area. The Committee has determined that the existing situation is in the nature of a public order emergency because a serious disruption of an existing crossing would threaten the security of Canada. The Committee believes that the federal Government, in cooperation with U.S. authorities, should create an additional separate crossing as soon as possible.

Hence, while the U.S. measure is an immigration measure with security and environmental implications, the pith and substance of the Canadian measure your Committee recommends would be national security, with implications for international bridges and tunnels, trade, and immigration, and possibly for the environment and others.

Constitutional Considerations

What would be the source of Parliament's power to legislate a waiver provision?

With respect to federal laws, it is a fundamental proposition that the power to make laws carries with it the power to amend and repeal them, and hence the power to waive them too. Parliament can provide for the waiver of federal laws and has done so in the past.

With respect to provincial laws, the Canadian constitution allows the federal Parliament to make laws that operate in the provincial sphere. If a federal law is made in relation to a valid head of federal constitutional power and "...is inconsistent with a provincial law, the doctrine of paramountcy stipulates that the provincial law must yield to the federal law" (Peter Hogg, *Constitutional Law of Canada* (3rd), p. 16-17). The federal statute book contains numerous provisions that expressly bind Her Majesty in right of a province.

What valid head of federal constitutional power is relevant to Canada's international border crossings and to their security? Section 91 of the *Constitution Act, 1867* gives Parliament the power to make laws for the peace, order, and good government of Canada, in relation to all matters not coming within the classes of subjects assigned exclusively to the legislatures of the provinces. In analyzing the peace, order and good government power, Professor Hogg speaks of its gap, national concern and emergency dimensions.

A second head of federal power is the combined effect of subsection 91(29) and paragraph 92(10)(*a*) of the *Constitution Act,* 1867. Paragraph 92(10(*a*) removes from provincial jurisdiction all works or undertakings that extend beyond the limits of a province. Subsection 91(29) is the corollary provision that gives Parliament jurisdiction over those classes of subjects expressly excepted in the enumeration of the classes of subjects assigned exclusively to the legislatures of the provinces.

In addition, Parliament has the express jurisdiction, under s. 92(10)(*c*), to declare any work, although wholly situate within a province, to be a work for the general advantage of Canada.

Therefore, while borders themselves are not an expressly assigned head of power in the *Constitution Act, 1867*, either Parliament now has jurisdiction over border crossings under the combined effect of paragraph 92(10)(*a*) and subsection 91(29), or Parliament may obtain jurisdiction over border crossings through a declaration or declarations made under s. 92(10)(*c*).

Several other enumerated heads of federal power are also relevant, including: the public debt and property (s. 91(1.12)); the regulation of trade and commerce (s. 91(2)); militia, military and naval service, and defence (s. 91(7)); ferries between a province and any British or foreign country or between two provinces (s. 91(13)); naturalization and aliens (s. 91(25)); criminal law (s. 91(27)); and agriculture and immigration (s. 95).

Flowing from these grants of federal power, the following exercises of it can be particularly noted: those in relation to national security, those in respect of local works and undertakings extending beyond the province and works declared to be for the general advantage of Canada, and those using the spending power.

With respect to national security, royal assent was given on March 23, 2005 to the *Department of Public Safety and Emergency Preparedness Act*, which establishes the new department and repeals the *Department of the Solicitor General Act*. Other Acts that come under the general rubric of national security include the *National Defence Act*, the *Canadian Security Intelligence Service Act*, the *Emergencies Act* and the *Emergency Preparedness Act*.

Bill C-44, entitled An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act, to enact the VIA Rail Canada Act and to make consequential amendments to other Acts, is presently before Parliament. One of the bill's objectives is to centralize some decision-making regarding international bridges and tunnels. Clause 63 of that bill would amend the *Canada Transportation Act* in many ways, including the addition of sections 172.14 to 172.19 and section 172.2, which would appear under the heading "Security and Safety". These provisions allow the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, to make regulations respecting the security and safety of international bridges and tunnels. The provisions also authorize the Minister to make emergency directions **when** there is an immediate threat. This, then, is arguably a more particular and restricted exercise of power on the same subject matter.

With respect to the infrastructure itself, the simplicity and certainty of declaring a work to be for the general advantage of Canada is particularly attractive and has not been overlooked in the past. For example, section 2 of An Act respecting the acquisition, operation and disposal of the Windsor-Detroit Tunnel by the City of Windsor, S.C. 1987, c. 55, declares that tunnel to be a work and undertaking for the general advantage of Canada. See too the proposed new section 172.03 of the *Canada Transportation Act* found in clause 63 of Bill C-44.

More related to the building of new infrastructure than to the proposed waiver is the spending power. Parliament exercises the spending power in a myriad of ways. While its exercise is not always appreciated and occasionally objected to, Professor Hogg says: "It seems to me that the better view of the law is that the federal Parliament may spend or lend its funds to any government or institution or individual it chooses, for any purpose it chooses; and that it may attach to any grant or loan any conditions it chooses, including conditions it could not directly legislate". (p. 6-17)

Any exercise of federal power should of course be examined for compliance with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

In addition, while the Charter does not expressly protect property rights, the *Canadian Bill of Rights* does. Section 1 of that quasi-constitutional statute recognizes and declares the right of enjoyment of property, and the right not be deprived thereof except by due process of law. It requires that every law of Canada be read not to abrogate or infringe the *Bill of Rights* unless the statute expressly declares that it operates notwithstanding the *Bill of Rights*.

Adaptation Considerations

The fact that something can be done doesn't mean that it can be done in any way. It must be done correctly, as an appropriate exercise of power within the applicable parameters. In adapting the concept of a waiver provision to the Canadian context, the following are among the additional considerations that should be taken into account.

Either in the conferring or the exercise of a waiver power, Canada would want to take its international obligations into account, particularly those in relation to the United States. For example regard must be had to our obligations under the International Boundary Waters Treaty, as legislated by the *International Boundary Waters Treaty Act*, and to the role of the International Joint Council established to administer it. Free trade obligations would be another example. It would also want to take into account its internal obligations, contractual or other.

While Parliament might want to limit the ability to block or delay the construction of border infrastructure by conferring and exercising a waiver power on the executive Government, it could of course anticipate concerns being raised over the abolition of judicial review and Canadians might not want to see those affected deprived of their recourse to the courts for compensation or damages.

Finally, Parliament would want to be careful in conferring the waiver power to ensure a responsible mechanism for its exercise. While the lead Minister for a national security measure might be the Minister of Public Security and Emergency Preparedness, the unusual nature of such a waiver power would suggest placing political responsibility for its exercise on the Governor-in-Council.

Trusting the whole to your satisfaction, I am

Yours truly,

Mark Audcent

APPENDIX XV

Biographies of Committee Members

The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957. (Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in 2000, from Acadia University, his old "alma mater".)

A former President of Camp Associates Advertising Limited, a well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as a Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980's.

Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children's Centre, the Federated Health Campaign in Ontario, the Healthpartners Campaign in the Federal Public Service as well as the Chairperson of Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. (It was during his tenure as President in the early 1980's that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.)

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels.

Namely, Senator Atkins has held senior organizational responsibility in a number of election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service. Senator Atkins served in the United States military from September 1957 to August 1959.

Currently, Senator Atkins is the Chair of the Progressive Conservative Senate Caucus, and a member of Internal Economy, Budgets and Administration, the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in Fredericton, New Brunswick and Member of the Advisory Council, Acadia University School of Business.

The Honourable TOMMY BANKS, Senator

Tommy Banks is known to many Canadians as an accomplished and versatile musician and entertainer. He is a recipient of the Juno Award, the Gemini Award and the Grand Prix du Disque.

From 1968 to 1983 he was the host of The Tommy Banks Show on television. He has provided musical direction for the ceremonies of the Commonwealth Games, the World University Games, Expo '86, the XV Olympic Winter Games, various command performances and has performed as guest conductor of symphony orchestras throughout Canada, the United States, and in Europe.

He was founding chairman off the Alberta Foundation for the Performing Arts. He is the recipient of an Honourary Diploma of Music from Grant MacEwen College, and Honourary Doctorate of Laws from the University of Alberta, and of the Sir Frederick Haultain Prize. He is an officer of the Order of Canada, and a Member of the Alberta Order of Excellence.

Tommy Banks was called to the Senate of Canada on 7 April 2000. On 9 May 2001, Senator Tommy Banks was appointed Vice-Chair of the Prime Minister's Caucus Task Force on Urban issues.

He is currently a member of the Committee on National Security and Defence, Chair of the Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, and chair of the Alberta Liberal Caucus in the Parliament of Canada.

A Calgary-born lifelong Albertan, he moved to Edmonton in 1949 where he resides with Ida, as do their grown children and their families.

The Honourable JANE CORDY, Senator

An accomplished educator, Jane Cordy also has an extensive record of community involvement.

Senator Cordy earned a Teaching Certificate from the Nova Scotia Teacher's College and a Bachelor of Education from Mount Saint Vincent University.

In 1970, she began her teaching career, which has included stints with the Sydney School Board, the Halifax County School Board, the New Glasgow School Board, and the Halifax Regional School Board.

Senator Cordy has also served as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and as Chair of the Board of Referees for the Halifax Region of Human Resources Development Canada.

Senator Cordy has also given generously of her time to numerous voluntary organizations. She has been a Board Member of Phoenix House, a shelter for homeless youth; a Member of the Judging Committee for the Dartmouth Book Awards; and, a volunteer with her church in Dartmouth.

Senator Cordy is a native of Sydney, Nova Scotia.

Currently, she is a member of the Standing Senate Committee on National Security and Defence and the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology. She is Chair of the Canadian NATO Parliamentary Association and Vice-Chair of the Canadian Branch of the Commonwealth Parliamentary Association.

The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

He is currently a Member of the following Senate Committees: National Security and Defence; the Subcommittee on Veterans Affairs, National Finance and Internal Economy Budgets and Administration. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union. He is also the Chair of the Canada-Mongolia Friendship Group.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault in Ottawa, and Donald F. Sim, Q.C. in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day recently chaired the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military Colleges Club of Canada.

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall. He is a member of the bars of Ontario, Quebec and New Brunswick.

The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL, Senator

The Honourable J. Michael Forrestall was born at Deep Brook, Nova Scotia on September 23, 1932. After an early career as a journalist with the Chronicle Herald and airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in the General Election of 1965.

The Honourable J. Michael Forrestall was subsequently re-elected to the House of Commons in 1968, 1972, 1974, 1979, 1980, and 1984. He first became Official Opposition Defence Critic in 1966, and challenged the government of Prime Minister Pearson on the Unification of the Canadian Forces. Senator Forrestall subsequently served as Defence Critic from 1966-1979 and served over that period of time as a member of the House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

From 1979-1984, the Honourable J. Michael Forrestall served as a member or alternate to the North Atlantic Assembly. During that period of time he also served as General Rapporteur of the North Atlantic Assembly's Military Committee and presented the committee report entitled Alliance Security in the 1980's. In November of 1984, Senator Forrestall led the Canadian delegation to the 30th Annual Session of the North Atlantic Assembly.

In 1984, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and in 1986, the Minister of Regional Industrial Expansion and the Minister of State for Science and Technology. He was a candidate in the 1988 General Election and defeated. In 1989, Senator Forrestall was appointed to the Board of Directors of Marine Atlantic, and then in 1990, appointed to the Veterans Appeal Board.

On September 27, 1990, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed to the Senate of Canada. From 1993-1994 he was a member of the Joint Parliamentary Committee on Canada's Defence Policy and serves to this day as Defence critic in the Senate. Senator Forrestall is currently Deputy Chair of the Senate Standing Committee on National Security and Defence, a Member of the Interim Committee on National Security, and a member of the Joint Committee on the Library of Parliament. The Honourable J. Michael Forrestall has, in the past, served as a member of the Senate Special Committee on the Canadian Airborne Regiment in

Somalia, Senate Standing Committee on Foreign Affairs, Senate Sub-Committee on Veterans Affairs and Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications and Chair of the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security.

The Honourable J. Michael Forrestall is currently a member of the NATO Parliamentary Association, Canada-Europe Parliamentary Association, Inter-Parliamentary Union, Commonwealth Parliamentary Association, Canada-U.S. Inter-Parliamentary Group and the Royal Canadian Legion and a Director of the North Atlantic Council of Canada.

The Honourable COLIN KENNY, Senator

Career History
Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. His early political career began in 1968 as the Executive Director of the Liberal Party in Ontario. From 1969 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement
During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-88) and (1989-91), the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. The Senator is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and a member of the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, Chair of the Subcommittee on Member Services.

Defence Matters
Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee of the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.

EMAIL: kennyco@sen.parl.gc.ca

Website: http://sen.parl.gc.ca/ckenny

The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN, Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, Fisheries, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada.

In his private career, Senator Meighen practiced litigation and commercial law in Montreal and Toronto. He is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Co-Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He sits on the Boards of Directors of Paribas Participations Limited, J.C. Clark Ltd. (Toronto), and Sentry Select Capital Corp. (Toronto).

Senator Meighen's present involvement in community service includes the Salvation Army (Past Chair), Stratford Festival (past Chair), Prostate Cancer Research Foundation (Director), Atlantic Salmon Federation - Canada (President), University of King's College (Chancellor), University of Waterloo Centre for Cultural Management (Chair, Board of Governors), McGill University (Governor).

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval and was awarded Honorary Doctorates in Civil Law from Mount Allison University in 2001 and from University of New Brunswick in 2002. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three sons.

The Honourable JIM MUNSON, Senator

Jim Munson is best known to Canadians as a trusted journalist and public affairs specialist. He was nominated twice for a Gemini in recognition of excellence in journalism.

As a journalist, he reported news for close to thirty years, more recently as a television correspondent for the CTV network. During those years he applied his knowledge, his skills and his wit as an acute observer of people and politics to write and deliver compelling television stories and reports from all parts of Canada and around the world for Canadian viewers. He covered national events such as election campaigns and the governments of Pierre Trudeau, Joe Clark and Brian Mulroney, as well as international events such as the Iran-Iraq war, the Gulf War and the Tiananmen Massacre in Beijing on June 4, 1989.

After a brief period of consulting with the Minister of Indian and Northern Affairs, he joined the Prime Minister's Office, first as a Special Communications Advisor before being promoted to Director of Communications.

Jim Munson was called to the Senate of Canada on 10 December 2003, to represent the province of Ontario.
He is currently a member of the Committee on National Security and Defence, Internal Economy, Budgets and Administration, and the Committee on Official Languages.

Born in Woodstock, New Brunswick, Jim Munson and his wife Ginette live in Ottawa with their two sons.

The Honourable Pierre Claude Nolin, Senator

Senator Pierre Claude Nolin was first appointed to the Senate by Prime Minister Mulroney on June 18, 1993 to represent the district of De Salaberry in Quebec.

Since his appointment, he has been an active parliamentarian nationally and on the international scene. He is the Vice-Chair of the Senate Committee on Internal Economy, Budget and Administration. He is also a member of the Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs and the Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. From 1999 to 2002, he chaired the Special Senate Committee on Illegal Drugs.

At the international level, he serves as the Vice-President of the Canadian NATO Parliamentary Association and General Rapporteur of the Science and Technology Committee.

Senator Nolin is lawyer and has been a member of the Quebec Bar Association since 1977. He has worked for several law firms.

Before his appointment, he was active politically serving in key posts inside and outside the federal government. He was chief of staff for the Minister of Public Works from 1984 to 1986. He was subsequently named to the position of special assistant to Prime Minister Brian Mulroney. He left the federal government to assume the position of Director General of the Progressive Conservative Party of Canada. He also served as Co-Chair of the 1997 Electoral Campaign.

Born in Montreal, Senator Nolin is the son the Honourable Jean Claude Nolin, Judge, Quebec Superior Court and Jacqueline Quevillon. He is married to Camille Desjardins and they have 3 children, Simon, Louis and Virginie.

APPENDIX XVI

Biographies of the Committee Secretariat

Major-General (Ret'd) G. Keith McDonald, Senior Military Advisor

MGen McDonald grew up in Edmonton, attended College Militaire Royal in St. Jean and Royal Military College in Kingston (RMC), graduating in 1966 and being awarded his pilot wings in 1967.

MGen McDonald operationally flew the Tutor, T-33, CF5, CF104 and CF18 aircraft accumulating over 4000 hours of pilot in command throughout his 37-year career in the Air Force, Canadian Forces.

He held staff positions at the Royal Military College, in Baden Soellingen Germany, at National Defence Headquarters in Ottawa and at the North American Aerospace Command in Colorado Springs. Command positions include CF18 Squadron Commander, Base and Wing Commander in Baden Soellingen, Germany.

Major General McDonald ended his military career as the Director of Combat Operations at Headquarters North American Aerospace Defence Command at Colorado Springs, USA.

After leaving the military in 1998, General McDonald served a period of "conflict of interest" prior to joining BMCI Consulting as a Principal Consultant in the Aerospace and Defence Division. He left BMCI in 2002 to set up his own consulting company, KM Aerospace Consulting.

Major General McDonald has a degree in Political and Economic Science (Honours Courses) from the Royal Military College. He has completed Canadian Forces staff school, the Royal Air Force (England) Staff College, the National Security studies course, Post Graduate Courses in Business at Queens University, Electronic Warfare Courses at the University of California Los Angeles, the Law of Armed Conflict at San Remo, Italy, and numerous project management courses.

General McDonald is married to the former Catherine Grunder of Kincardine, Ontario, and they have two grown daughters, Jocelyn and Amy.

Barry A. Denofsky, National Security Advisor

Barry Denofsky recently retired after having completed 35 years with the Canadian Security Intelligence Service (CSIS) and the Royal Canadian Mounted Police (RCMP). Mr. Denofsky joined the RCMP in January 1969 and worked as a peace officer in Saskatchewan, Alberta, and Quebec. In 1972, he was transferred to the RCMP Security Service where he was involved in a variety of national security investigations. With the creation of CSIS in 1984, Mr. Denofsky maintained his interest and involvement in matters of national security with the new Service.

Mr. Denofsky held a variety of operational and senior management positions with CSIS which have included the following: Chief, Counter Intelligence, Quebec Region, Deputy Director General Operations, Ottawa Region, Deputy Director General Counter Terrorism, Headquarters, Ottawa, and Director General Counter Intelligence, Headquarters, Ottawa. On retirement from CSIS, Mr. Denofsky was the Director General, Research, Analysis and Production, Headquarters, Ottawa. In that capacity, he was responsible for the production and provision to government of all source analytical products concerning threats to the security of Canada

Mr. Denofsky also represented CSIS for many years at meetings of the NATO Special Committee in Brussels, Belgium. The Special Committee is an organization of security and intelligence services representing all member nations of NATO. In 2002, Mr. Denofsky was the Chair of the NATO Special Committee Working Group.

Mr. Denofsky is a graduate of the University of Toronto, and holds a graduate Diploma in Public Administration from Carleton University in Ottawa. He is a member of the Council of Advisors, the Canadian Centre of Intelligence and Security Studies, (CCISS), Carleton University. He is married and has two children.

Dr. Grant Dawson, Analyst

Grant Dawson joined the Parliamentary Research Branch of the Library of Parliament in March 2003. He serves as the Research Officer for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Dr. Dawson received his Double Honours B.A. (History and English) and M.A. (History) from the University of Manitoba, and his Ph.D. in History from Carleton University, Ottawa. His dissertation is the first critical examination of the Canadian government's decision-making in relation to its contribution of troops to the Somalia peace operations in 1992. Dr. Dawson's academic research interests include Canadian diplomatic and military history, peace history (especially the writings of Jean de Bloch), peacekeeping and peacebuilding. Dr. Dawson has published in the "Journal of Contemporary History" (lead article in January 2002), "International Journal" (Spring 2000), and the 2001 and 2003 editions of the foreign policy essay collection "Canada Among Nations."

Dr. Dawson has lectured for the Royal Military College, Kingston, and was a recipient of a Department of National Defence / Security and Defence Forum Ph.D. Fellowship in 2001-02 and 2002-03.

Liam Price, Analyst

F. William Price joined the Parliamentary Research Branch of the Library of Parliament in January 2004. He serves as a Research Officer for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Mr. Price received a *cum laude* Bachelor of Science Foreign Service in International Politics Security Studies from Georgetown University in Washington, DC, and a Masters of Literature in International Security Studies from the University of St. Andrews in Scotland. At Georgetown, Mr. Price completed a certificate in International Business Diplomacy and co-designed a course on the Idea of Canada in a Globalizing World; also he earned the Learning, Peace and Freedom and Krogh Medals, and was selected to be a speaker at Convocation.

Mr. Price's recent studies have included work on post-positivist international relations theory, military responses to terrorism and the emergence of Private Military Companies in Sierra Leone.

Brigadier-General James S. Cox OMM CD MA (Retired), Analyst

Brigadier General James S. Cox was born in Toronto, Ontario. In 1967 he was commissioned into the infantry and served in Canada and Cyprus. During the period 1972-74, he served with the Gloucestershire Regiment, then part of the British Army of the Rhine.

In following years, Brigadier General Cox served with the Infantry School, Allied Command Europe Mobile Force (Land), twice with the Canadian Airborne Regiment and in senior staff appointments in Army Headquarters and National Defence Headquarters. From 1985 until 1987 he commanded the 3rd Battalion, The Royal Canadian Regiment and from 1991 to 1992 he served as Deputy Commander of the Special Service Force before taking up duty as the Military Chief of Staff of the United Nations Operation in Somalia I and II, until 1993. Upon return to Canada in the summer of 1993, Brigadier General Cox was appointed Commander, 1 Canadian Mechanized Brigade Group. In 1995 he was appointed Director General Land Force Development in Ottawa. From 1996 until 1998, he was the Army Command Inspector. In July 1998 Brigadier General Cox was appointed Deputy Assistant Chief of Staff Intelligence at Supreme Headquarters, Allied Powers Europe, in Mons, Belgium.

Brigadier General Cox completed six operational tours of duty with the United Nations. He has trained with the United States Army, The United States Marine Corps, the British Army Special Air Service and the Royal Marines. He is a graduate of the University of Manitoba, the Royal Military College of Canada, the Canadian Forces College, and has studied at the NATO Defence College in Rome. In 1993 he was awarded the Order of Military Merit in the grade of Officer.

Since retiring from the Army in August 2001, Brigadier General (Ret'd) Cox has worked as a consultant in Ottawa, completed graduate studies and served as the Executive Secretary of the Canadian Association for Security and Intelligence Studies. In addition to his current position as a Library of Parliament Researcher, he is a doctoral candidate in War Studies at the Royal Military College of Canada.

Daniel Charbonneau, Committee Clerk

Dan joined the Senate Committees Directorate as a committee clerk in 2001 and has worked on several committees including: National Security and Defence, Social Affairs, Science and Technology, Agriculture and Forestry and Illegal Drugs.

Dan graduated from Laurentian University with an Honours B.A. in Political Science specializing in Canadian Government. As a student, he was active on campus and held several key positions in the *Association des étudiantes et étudiants francophones* (AEF) including president and C.E.O. He served on the university's academic Senate and several of its committees. Following graduation, he continued his involvement as a board member of the Laurentian University Alumni Association.

From 1995 to 2000, Dan worked as a Special Assistant and a Senior Outreach Officer for a member of the House of Commons.

Currently, he is a part-time student at Algonquin College studying to become a sommelier.

Jodi Turner, Committee Clerk

Jodi Turner joined the Committees Branch of the Senate in January 2005. She serves as the Co-clerk for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Ms. Turner received a *cum laude* Double Honours Bachelor of Arts (French and Political Studies) and a *cum laude* Masters in Public Administration (specialization in Canadian Politics), from the University of Manitoba.

Previous to joining the Committee, she served as Chief of Staff to the Speaker of the Senate from 2002 – 2005; and was Vice-President of Research for Western Opinion Research in Winnipeg, Manitoba from 2000 – 2002.

Kevin Pittman – Legislative Clerk

Kevin studied history at Memorial University of Newfoundland and then went on to complete a Political Science degree at Laval University.

Following a 3 year period overseas in Asia, he undertook his graduate studies in Policy Analysis at Laval University.

He began working at the Committees Directorate in September, 2004. For the two years previous, he was with Parliamentary Public Programs at the Library of Parliament.

À LA LIMITE DE L'INSÉCURITÉ

Les postes frontaliers sont déterminants pour la sécurité et la prospérité du Canada. Pourquoi tardons-nous à leur apporter des correctifs? Qu'arrivera-t-il si nous ne le faisons pas?

Rapport provisoire du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense

Juin 2005

MEMBRES

38e Parlement – 1ière Session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *Président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *Vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable Jim Munson
L'honorable Pierre Claude Nolin

* L'honorable Jack Austin C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)
* L'honorable Noël A. Kinsella (ou l'honorable Terry Stratton)

* *Membres d'office*

Les sénateurs suivants ont aussi participé aux travaux du Comité lors de son étude :

L'honorable Ione Christensen
L'honorable Anne C. Cools
L'honorable Percy Downe
L'honorable Rose-Marie Losier-Cool
L'honorable John Lynch-Staunton
L'honorable Terry M. Mercer
L'honorable Wilfred P. Moore
L'honorable Donald H. Oliver
L'honorable Gerard A. Phalen
L'honorable William Rompkey
L'honorable Peter A. Stollery
L'honorable David Tkachuk
L'honorable Marilyn Trenholme Counsell

MEMBRES

37e Parlement – 3e Session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *Président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *Vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable Jim Munson
L'honorable David P. Smith, C.P.

*L'honorable Jack Austin C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)
*L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

* *Membres d'office*

MEMBRES

37e parlement – 2e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *Président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *Vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable David P. Smith, C.P.
L'honorable John (Jack) Wiebe

*L'honorable Sharon Carstairs C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)
*L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

**Membres d'office*

MEMBRES

37e Parlement – 1ière Session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *Président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *Vice-président*

et

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable Laurier L. LaPierre
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable John (Jack) Wiebe

*L'honorable Sharon Carstairs C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)
*L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

* *Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I 1
La frontière terrestre canado-américaine : des raisons de s'inquiéter 1
CHAPITRE II 5
Revoir la situation dans son ensemble 5
CHAPITRE III 21
Défis humains 21
CHAPITRE IV 39
Défis opérationnels 39
CHAPITRE V 47
Se doter d'infrastructures de réserve : La clé pour les économies canadienne et américaine 47
Chapitre VI 67
Après 67
ANNEXE I 73
Ordre de renvoi 73
ANNEXE II 75
Index des recommandations 75
ANNEXE III 79
Ont discuté avec le Comité 79
ANNEXE IV 135
66 questions – Sécurité à la frontière 135
ANNEXE V 167
Carte montrant les différents points de passage terrestres au Canada 167
ANNEXE VI 171
L'histoire de l'évolution de l'Agence des services frontaliers du Canada 171
ANNEXE VII 173
Organigramme de l'ASFC 173

ANNEXE VIII 175
Schéma d'un poste frontière typique 175
ANNEXE IX 179
Comparaison entre l'interchangeabilité des services d'inspection et le précontrôle à la frontière terrestre 179
ANNEXE X 181
Sommaire des principales questions à régler au sujet du précontrôle à la frontière terrestre 181
ANNEXE XI 183
Comparaison des données d'analyse des risques de ModuSpec 183
APPENDIX XII 193
Calendrier de construction jusqu'à 2013 193
ANNEXE XIII 195
Sommaire des options de passage à Windsor-Detroit du rapport Schwartz 195
ANNEXE XIV 197
Opinion du Légiste sur la constitutionalité des dispositions de dérogation semblable à ceux aux États-Unis 197
ANNEXES XV 203
Biographies des membres du Comité 203
ANNEXE XVI 215
Biographies du secrétariat du Comité 215

CHAPITRE I

La frontière terrestre canado-américaine : des raisons de s'inquiéter

Si des terroristes voulaient paralyser le Canada et nuire en même temps aux États-Unis, quelle cible seraient-ils le plus susceptibles de frapper?

Les édifices du Parlement? Les installations hydroélectriques de la baie James? Le réacteur nucléaire de Pickering? Ce sont toutes de bonnes cibles. Mais aucune n'est la meilleure.

Si quelqu'un voulait vraiment s'en prendre à l'avenir politique et économique du pays et porter atteinte aux Américains du même coup, le Comité croit que la cible idéale pourrait bien être le pont Ambassador à Windsor, en Ontario.

Une attaque contre ce pont risque d'entraîner un ralentissement presque complet du trafic à la frontière canado-américaine, avec toutes les conséquences que cela pourrait avoir.

Rappelons que 87 % de nos exportations sont à destination des États-Unis[1] et que la majorité sont expédiées par camion[2]. Un emploi sur quatre en Ontario – le plus puissant moteur économique du Canada – est tributaire des exportations aux États-Unis. On évalue à plus d'un milliard de dollars par jour la valeur des échanges commerciaux entre les deux pays[3].

---

[1] Statistique de 2002. Voir Industrie Canada, « Profil des petites entreprises exportatrices canadiennes : Plus importantes qu'on ne le pensait – Résultats détaillés » (23 décembre 2004). Disponible à : http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/insbrp-rppe.nsf/fr/rd00970f.html. Dernière visite : 14 avril 2005. La valeur totale des exportations de biens et services canadiens aux États-Unis a atteint 382,1 milliards de dollars en 2002. Voir Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Cinquième rapport annuel sur le commerce international du Canada, Ottawa (mars 2004) : 4. http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/pdf/SOT-2004-fr.pdf . Dernière visite : 11 mai 2005.

[2] Près de 14 millions de camions commerciaux traversent la frontière canado-américaine chaque année. Environ 70 % des marchandises échangées entre le Canada et les États-Unis sont transportées par camion. On s'attend à une augmentation de 118 % des marchandises acheminées par camion au cours des 30 prochaines années.

[3] Les échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis s'élèvent en moyenne à plus de 600 milliards de dollars (CAN) annuellement. La valeur totale des marchandises transportées par voie terrestre entre le Canada et les États-Unis était de 482,2 milliards de dollars (CAN) en 2001. Source : *Federal Law Enforcement at the Borders and Ports of Entry : Challenges and Solutions,* Rapport du sous-comité américain de la justice pénale, de

L'industrie du bois d'oeuvre et celle de l'élevage bovin souffrent énormément des restrictions commerciales imposées par les États-Unis. La fermeture de la frontière décuplerait les problèmes du Canada à un point tel qu'on refuse même d'y penser. Or, il faut bien regarder la situation en face.

Le dilemme de notre frontière

Les mesures insuffisantes prises pour améliorer l'infrastructure à la frontière font mal à l'économie canadienne et la situation ne fera que s'envenimer. On estime qu'un retard de quatre heures au point de passage de Windsor-Detroit cause une perte de production de 7 millions de dollars (CAN) à l'économie de l'Ontario et de 14,3 millions de dollars (CAN) à celle du Michigan[4].

À moins de changements, le coût annuel des embouteillages et des retards au poste frontalier de Windsor-Detroit atteindra 20,8 milliards de dollars d'ici 2030[5].

Depuis le 11 septembre 2001, tout le monde s'entend sur la nécessité d'accroître la sécurité. Sauf que l'adoption de mesures de sécurité plus rigoureuses, sans renflouer les mécanismes de contrôle à la frontière, a tendance à ralentir le trafic, ce qui entraîne des retombées économiques évidentes.

---

la politique sur les drogues et des ressources humaines, Comité de la Chambre des représentants sur la réforme du gouvernement, 107e assemblée du Congrès, 2e session, Washington (juillet 2002) : 18.

[4] Les délais à la frontière ralentissent la chaîne d'approvisionnement, laquelle exige des livraisons rapides, retardant ainsi temporairement la production industrielle. Au mois de septembre 2003, les secteurs suivants de l'économie canadienne étaient les plus vulnérables aux retards de production et aux coûts occasionnés par un délai de quatre heures à la frontière : animaux et végétaux (1 400 971 $); foresterie (970 970 $); sidérurgie (1 373 229 $); machinerie et électronique (1 553 552 $); automobile (804 518 $); autres (915 486 $), pour un grand total de 7 018 726 $CAN. Les secteurs de l'économie américaine les plus touchés par le même phénomène étaient les suivants : animaux et végétaux (221 936 $); foresterie (332 904 $); sidérurgie (1 179 035 $); machinerie et électronique (1 220 648 $); automobile (10 361 637 $); autres (1 012 583 $), pour un grand total de 14 300 000 $CAN ou 10 310 000 $US. Source : Michael H. Belzer, « The Jobs Tunnel : The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure », Rapport commandé par le Detroit River Tunnel Partnership (novembre 2003) : 49,50 et 53. Disponible à : http://culma.wayne.edu/pubs/belzer/20031103%20Jobs_Tunnel_Econom.pdf. Dernière visite : 11 mai 2005.
La majorité des répondants au sondage effectué récemment par la Chambre de commerce de l'Ontario auprès de ses membres ont dit qu'ils devaient composer avec des retards de 1 à 2 heures presque chaque jour. Étant donné que l'on peut difficilement prévoir la longueur des retards à la frontière, il est impossible de faire de plans en conséquence, et c'est ce qui explique que ces délais soient si coûteux. Voir : Chambre de commerce de l'Ontario, Cost of Border Delays to Ontario (mai 2004_ : 6. Disponible à : http://www.occ.on.ca/2policysubmissions/OCC%20Borders%20Cost%20Study%20(ONTARIO).pdf. Dernière visite : 11 mai 2005.

[5] Partenariat entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan concernant le transport à la frontière, « Planning /Need and Feasibility Study – Regional and National Economic Impact of Increasing Delay and Delay-Related Costs at the Windsor-Detroit Crossings – Final Report", rapport préparé par HLB Decision Economics Inc. (janvier 2004) : 47.

Il ne faut pas dissocier sécurité et commerce. Le trafic à la frontière doit être à la fois fluide *et* sécuritaire, et la seule façon d'accroître la sécurité tout en maintenant cette fluidité de mouvement, c'est en apportant des améliorations aux chapitres du *personnel, des opérations et de l'infrastructure.*

On ne saurait cependant garantir la fluidité du trafic sans des mesures de sécurité adéquates puisque, en raison surtout du manque d'installations de secours aux principaux points de passage, une catastrophe pourrait complètement paralyser la circulation transfrontalière.

La question n'est pas nouvelle. Elle est au centre des discussions entre le Canada et les États-Unis depuis le 11 septembre 2001. Elle est aussi à l'origine de la Déclaration sur la frontière intelligente signée en décembre 2001, ainsi que du Partenariat pour la sécurité et la prospérité issu des discussions tenues en mars 2005, à Waco (Texas), auxquelles ont participé les présidents Bush et Fox et le premier ministre Martin.

Pourquoi ce rapport?

Poursuivant sa série de rapports sur la sécurité du Canada, dans la foulée des attentats survenus le 11 septembre 2001, le Comité s'est penché pendant plus de trois ans sur les forces et les faiblesses des moyens de sécurité mis en oeuvre par le Canada aux points de passage à la frontière canado-américaine.

Dans ses rapports antérieurs, le Comité s'est intéressé à la vulnérabilité des aéroports, des ports maritimes et du littoral canadiens. Mais il n'y a pas d'endroits aussi vulnérables en apparence que nos postes frontaliers terrestres.

Certains progrès ont été accomplis pour réduire les risques de catastrophe aux postes frontaliers, et le gouvernement fédéral a promis d'autres améliorations dans son budget de 2005.

Le Comité estime cependant, de façon générale, que des progrès bien plus importants auraient dû être faits des deux côtés de la frontière, dans les trois années et demie qui se sont écoulées depuis les événements du 11 septembre 2001.

La structure du rapport

Le chapitre II porte sur la situation dans son ensemble. Comment pouvons-nous ajuster nos priorités de façon à ce que les postes frontaliers terrestres fassent ce qu'ils doivent faire?

Le chapitre III porte sur les problèmes de personnel. Y a-t-il suffisamment de personnel pour surveiller nos frontières, et a-t-il la formation et l'équipement voulus?

Le chapitre IV porte sur les opérations. Les systèmes en place nous servent-ils bien?

Le chapitre V porte sur les problèmes d'infrastructure à Windsor-Detroit. Pourquoi ce point de passage est-il si névralgique? Accorde-t-on à ce dossier l'urgence qu'il mérite? Comment peut-on accélérer la construction d'un nouveau poste frontalier?

Le chapitre VI porte sur l'orientation future du Comité.

CHAPITRE II

Revoir la situation dans son ensemble

Quels rôles les postes frontaliers devraient-ils exercer?

1. Le Canada se sert-il aussi efficacement qu'il le pourrait de la frontière comme point de contrôle de la sécurité? ***Non.***

2. Le Canada consacre-t-il trop de temps et de ressources à la perception de droits à la frontière? ***Oui.***

3. Le Canada a-t-il cerné correctement la mission de son agence des services frontaliers? ***Non.***

4. Les Canadiens ont-ils une connaissance suffisante de l'efficacité ou de l'inefficacité des mécanismes de sécurité à la frontière? ***Non.***

Abstraction faite des efforts d'amélioration des contrôles à la frontière, par le perfectionnement du personnel et des systèmes opérationnels et le renforcement de l'infrastructure, il faut revoir tout le concept d'exploitation des postes frontaliers, afin que ceux-ci servent les meilleurs intérêts des Canadiens. Quelle devrait être la mission première de ces postes? Et comment les Canadiens sauront-ils si le gouvernement les utilise au meilleur escient?

Le Comité constate que :

1. **La « frontière » constitue un des rares moyens dont dispose le gouvernement, et la société à travers lui, pour surveiller et évaluer les mouvements des personnes et des biens. Il ne faut pas gaspiller les avantages qu'on peut en tirer.**

2. **Afin de profiter de ces avantages, le gouvernement doit continuer de redéfinir ses priorités à la frontière et accorder plus d'importance à la sécurité qu'à la production de recettes.**

3. **Les simples citoyens canadiens n'ont aucun moyen de savoir si des mesures de sécurité efficaces ont été mises en oeuvre à la frontière, ni lesquelles. Pourtant, ils devraient être au courant de cela.**

CONCLUSION 1 : La « frontière » est un avantage, et non un inconvénient. Il faut savoir en profiter.

Les postes frontaliers visent évidemment à faciliter le passage des personnes et des biens d'un pays à un autre. Mais ils ont aussi d'autres usages et le Comité pense qu'ils devraient servir d'abord et avant tout à préserver le bien-être des Canadiens. Le gouvernement s'en sert pour filtrer les entrées clandestines, prévenir l'importation de produits illégaux, tels que des armes de poing et des drogues, et pour percevoir des droits de douane et des taxes sur les marchandises achetées dans l'autre pays.

L'avantage que présentent nos postes frontaliers

Des choses sordides se produisent dans toutes les sociétés et les malfaiteurs s'en tirent souvent en toute impunité. La prévention a ses limites. Il faut d'abord respecter les droits et libertés garantis à tous les citoyens canadiens, qui empêchent la police de poser des questions sur le comportement d'une personne sans motif raisonnable. Ensuite, les ressources dont disposent les forces de l'ordre sont limitées.

Ces deux restrictions expliquent pourquoi il est rarement donné aux personnes responsables de préserver la société et ses institutions de rencontrer face à face les personnes qui tentent de corrompre ou de détruire ces institutions, et ce, au Canada comme aux États-Unis. Une personne pourrait très bien partir du fin fond des États-Unis et se rendre jusqu'à la limite septentrionale du Canada dans le plus strict anonymat et sans jamais être inquiétée par la justice.

Les contrôles à la frontière offrent aux défenseurs de la société l'occasion d'intercepter les personnes qui veulent s'en prendre à la société canadienne. Ils ne représentent pas la solution parfaite – la plupart du temps, le contrôle d'un voyageur ne dure pas plus de 30 secondes – mais ils permettent à des personnes dûment formées de filtrer les quelque 71 millions de gens qui franchissent chaque année la frontière canado-américaine. On risque cependant de rater l'occasion d'effectuer un contrôle efficace, intelligent et équitable en l'absence d'une formation, de ressources et de systèmes appropriés. Il nous faut donc absolument disposer de ces moyens. Le passage de la frontière représente peut-être notre seule et unique occasion de contrôler les personnes et les marchandises qui entrent au pays.

La protection de l'Amérique du Nord

Certains sont d'avis que le Canada et les États-Unis devraient fermer tous les postes frontaliers entre les deux pays et établir un périmètre de sécurité tout autour de l'Amérique du Nord[6]. C'est une idée qui a du sens. Vu la longueur de la frontière terrestre entre le Canada et les États-Unis et les liens d'interdépendance qui unissent les deux pays, il serait logique de vouloir cerner et éliminer la menace le plus loin possible du continent, avant qu'elle ne se transforme en un problème de sécurité intérieure.

Le Comité est d'accord avec l'érection d'un périmètre de sécurité à l'échelle continentale, pourvu que cette mesure n'entraîne pas l'abandon de la frontière canado-américaine. Ceux-ci constituent des goulots d'étranglement naturels contribuant à la protection du Canada et des États-Unis. La frontière elle-même établit la séparation nécessaire entre deux sociétés distinctes, et les postes frontaliers jouent un rôle utile en contrôlant le mouvement des personnes et des biens d'une société à l'autre, de manière à ce que seuls les passages légitimes soient autorisés.

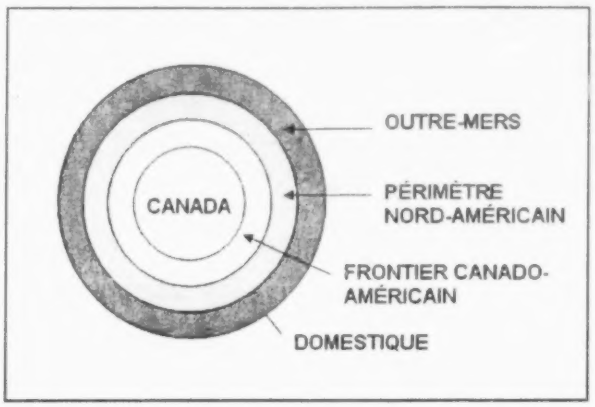
Dans quelle mesure les procédures de contrôle des candidats à ce genre de programmes sont-elles efficaces? Quels sont les taux d'acceptation, de rejet et de renouvellement? Arrive-t-il souvent que des participants à ces programmes soient surpris à tricher?

Pensons aux problèmes auxquels fait face l'Union européenne depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de Schengen, en vertu duquel les voyageurs des pays participants peuvent franchir des frontières internationales sans devoir se soumettre à des inspections[7]. Cet accord a entraîné une telle dérive de la sécurité en Europe que la sécurité de l'ensemble des États européens équivaut à celle du plus faible d'entre eux. La même situation pourrait survenir ici, si on décidait de miser essentiellement sur un périmètre de sécurité nord-américain, en relâchant la surveillance à la frontière canado-américaine.

---

[6] Voir, par exemple, Groupe de travail indépendant sur l'avenir de l'Amérique du Nord, « Créer une communauté nord-américaine », Déclaration des présidents, (15 mars 2005) 10. Disponible à : http://www.cfr.org/pdf/NorthAmerica_TF_fr.pdf. Dernière visite : 28 avril 2005.

[7] L'Accord de Schengen, auquel a adhéré l'UE en 1997, a été signé en 1985 par l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, la Finlande, l'Allemagne, la Grèce, le Portugal, l'Italie, la Suède, le Luxembourg, l'Espagne et les Pays-Bas. La Norvège et l'Islande y adhèrent également, même s'ils ne sont pas membres de l'UE. Les 10 pays ayant intégré l'UE en 2004 ne font pas encore partie pleinement de l'espace Schengen. Tiré de : Anne Marie Borgvad, « L'Accord de Schengen », site Web de la mission norvégienne auprès de l'Union européenne, à : http://www.eu-norway.org/schengen/schengen.htm. Dernière visite : 4 mai 2005.



Deuxièmement, le Comité croit en outre au principe de défense par couches. La première couche est l'interception de la menace avant qu'elle n'atteigne l'Amérique du Nord. On peut s'éviter des ennuis ici en intervenant à l'étranger. La deuxième couche est la défense du périmètre nord-américain et la troisième, la défense de la frontière canado-américaine, laquelle consiste à faire enquête sur les personnes qui tentent d'entrer illégalement au Canada depuis les États-Unis. Finalement, à l'intérieure du Canada lui-même. Il faut optimiser ces quatre couches, qui se complètent l'une l'autre.

La sécurité à la frontière sert bien les Canadiens, qui préfèrent se prémunir contre certains aspects de la société américaine, la culture des armes à feu par exemple. La frontière a joué un rôle utile sur ce plan, Ainsi, de 2000 à 2004, l'ASFC y a saisi 5 446 armes à feu[8].

Elle sert également les Américains, en leur permettant de contrôler les étrangers et d'apaiser leur pire crainte, celle que des terroristes s'infiltrent chez eux. La frontière profite donc autant à eux qu'à nous, même si les fausses accusations voulant que les auteurs des attentats terroristes du 11 septembre soient entrés aux États-Unis par le Canada ont grandement terni notre image et nui à notre économie.

Les postes frontaliers permettent aussi aux deux pays de faire obstacle à la circulation des drogues illégales.

En assurant une sécurité efficace à la frontière, nous pourrons mieux protéger notre pays tout en constituant un bon voisin pour les États-Unis, un pays d'une importance vitale pour les Canadiens aux plans économique et politique.

Tous ces facteurs amènent le Comité à tirer deux conclusions au sujet des mesures à prendre par le Canada pour exploiter au maximum sa frontière avec les États-Unis.

[8] Agence des services frontaliers du Canada, « Réponse aux 66 questions du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense sur la sécurité à la frontière », (1er février 2005): 9.

CONCLUSION 2 : La sécurité devrait constituer la mission première de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le Canada a ouvert son premier bureau de douane en 1788, afin de régulariser le commerce le long de la frontière entre le Canada et le Vermont. Jusqu'à ce qu'éclate la Première Guerre mondiale et que le gouvernement commence à percevoir de l'impôt sur le revenu, les droits de douane comptaient pour 75 % des recettes nationales du Canada[9]. En 2004, la somme des droits de douane prélevés par le gouvernement fédéral aux voyageurs entrant au Canada s'élevait à 95,8 millions de dollars[10], ce qui représentait à peine 0,047 % de l'ensemble des recettes du gouvernement[11].

Le prélèvement à la frontière des droits de douane et des taxes dus par les entreprises et les particuliers représente-t-il le meilleur usage que l'on puisse faire du personnel de l'ASFC? Les droits de douane perçus à la frontière représentaient une importante source de revenus pour le gouvernement avant l'avènement de l'impôt sur le revenu, en 1917. Or, en 2003-2004, ils ne constituaient plus qu'un peu moins d'un dixième d'un pourcent des recettes totales du gouvernement, et seule une faible partie des biens sur lesquels ils ont été perçus étaient transportés par des particuliers.

Étant donné l'importance pour l'économie canadienne de a) faire passer les personnes et les véhicules rapidement aux postes frontaliers et b) assurer une sécurité optimale à ces endroits, le Comité croit que la question suivante doit être posée :

---

[9] Dave McIntosh, The Collectors: A History of Canadian Customs and Excise (Ottawa : Ministère des Approvisionnements et Services du Canada, 1984) 133.

[10] Agence des services frontaliers du Canada, Direction de la fonction de contrôleur. En 2003-2004, le gouvernement a réclamé environ 76,65 millions de dollars en droits de douane sur des marchandises pour usage personnel à l'ensemble des voyageurs qui sont entrés en Canada en provenance des États-Unis. Cette somme ne comprend pas les droits de douane commerciaux ni les taxes fédérale et provinciales, dont la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente harmonisée (TVH).

[11] Ce chiffre ne comprend pas les taxes fédérale et provinciale ou les droits d'accise perçus sur des articles comme le tabac et l'alcool. Voir Ministère des Finances, « Comptes publics du gouvernement fédéral, Tableau 3 : Revenus budgétaires » (octobre 2004). Disponible à : http://www.fin.gc.ca/frt/2004/frt04_1f.html#Table3. Dernière visite : 14 avril 2005.

Le Canada détourne-t-il trop de temps, trop d'espace et trop de ressources pour vérifier les emplettes des gens alors qu'il pourrait consacrer ce temps, cet espace et ces ressources pour la sécurité de son économie?

Le Comité croit que oui.

Le gouvernement peut garnir ses coffres de différentes façons sans faire obstacle à ce qui devrait constituer ses principales priorités : d'abord, garantir le bien-être physique de ses citoyens, et ensuite, veiller au maintien d'un climat économique favorable aux citoyens désireux d'améliorer leur sort. Afin de répondre à ces deux priorités, il serait préférable que le personnel aux postes frontaliers se concentre sur la sécurité, plutôt que sur la perception de droits sur des marchandises pour usage personnel.

Un changement culturel

Un tel changement d'orientation nécessiterait vraisemblablement un changement culturel au sein de l'Agence des services frontaliers du Canada. Les agents frontaliers canadiens ne devraient pas être cantonnés dans le rôle de percepteurs de droits de douane. Or, ils consacrent actuellement une partie excessive de leur temps à la perception de recettes.

Nous admettons que la situation a évolué sous ce rapport. En 1998, par exemple, les fonctionnaires de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (l'organisme responsable des postes frontaliers avant l'ASFC) se sont vu accorder les pouvoirs d'agent de la paix, ce qui leur permettait d'appliquer les dispositions du Code criminel et de la Loi sur les douanes.

Le 12 décembre 2003, le gouvernement a franchi un nouveau pas en créant l'Agence des services frontaliers du Canada, au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. Il regroupait ainsi au sein d'un même organisme le programme des douanes, jusque-là la responsabilité de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, le programme du renseignement, de l'interdiction et de l'exécution de la loi, de Citoyenneté et Immigration Canada, et le programme d'inspection des importations, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments[12].

[12] En octobre 2004, le gouvernement a transféré d'autres fonctions à l'ASFC, rendant celle-ci responsable des activités d'immigration aux points d'entrée. Il complétait ainsi l'intégration du personnel des douanes, de l'immigration et de l'inspection des aliments au sein d'un même service d'inspection à la frontière. Voir Agence

La sécurité nationale étant censée constituer une des missions principales de l'ASFC, les représentants de cet organisme affirmeront qu'elle fait déjà partie du mandat de l'ASFC[13]. Malheureusement, les énoncés de mission ne rendent pas toujours compte de la réalité. À la lumière des témoignages et des informations fournis par les représentants et les employés de l'ASFC, la sécurité vient toujours au second rang, derrière la perception de recettes, dans l'ordre des priorités des postes à la frontière canado-américaine.

Le Comité n'a pas décelé beaucoup de signes d'implantation d'une culture de la sécurité plus vigoureuse. Les gestionnaires supérieurs à l'Administration centrale, à Ottawa, et le personnel opérationnel et de gestion sur le terrain ne semblent pas sur la même longueur d'onde.

La prochaine étape

On devrait insister moins sur le prélèvement de droits et de taxes à des particuliers aux postes frontaliers. Cela faciliterait le changement de culture nécessaire au sein de l'ASFC et renforcerait la sécurité aux postes de douane. Plus de 11 ans après la signature de l'Accord de libre-échange, qui devait faire accéder les deux pays à ce merveilleux monde du libre-échange, les autorités frontalières devraient cesser de se préoccuper des possibilités de dépassement du montant maximal des exemptions personnelles et des sommes relativement modestes en droits et taxes qu'ils pourraient tirer du plus grand nombre possible de voyageurs.

Il a toujours été problématique d'appliquer des limites arbitraires à ce qu'une personne est autorisée à acheter à l'étranger et à ramener au pays, et c'est devenu encore plus difficile avec la popularité grandissante des achats par Internet.

Les autorités frontalières ont dit que le travail lié aux douanes occupe du personnel qui serait autrement affecté à la ligne d'inspection primaire. Pour des sommes relativement insignifiantes, on néglige la sécurité au profit de la perception de taxes. Avec le peu de temps qu'il leur reste, les agents frontaliers ne sont pas en mesure de porter à certaines personnes toute l'attention qu'elles

---

des services frontaliers du Canada. « Le gouvernement du Canada annonce le transfert de certaines fonctions entre Citoyenneté et Immigration Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada », (12 octobre 2004). Disponible à : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/releases/2004/1012functions-f.html. Dernière visite : 29 avril 2005.

[13] Agence des services frontaliers du Canada. « Partie III du budget de 2005-2006 à 2007-2008 – Rapport sur les plans et priorités » (2005): 16-7.

méritent. L'accent mis sur la perception de recettes réduit également la quantité des effectifs qui pourraient se concentrer sur la sécurité.

Le personnel à la frontière a besoin de plus de temps pour faire ce qu'on attend de lui : garder la frontière. Si on décidait de lui en accorder davantage, les recettes en souffriraient peut-être, mais ce serait de l'argent bien dépensé dans les secteurs de l'application de la loi et de l'antiterrorisme, et un investissement sage dans l'économie canadienne de demain.

Chercher les vraies menaces

Les agents frontaliers portent souvent une attention spéciale aux personnes nerveuses, qui craignent peut-être d'avoir acheté trop de choses pendant leur séjour à l'extérieur. Ils devraient pourtant s'intéresser davantage aux comportements susceptibles de révéler que la personne représente une menace véritable pour le pays. Les criminels endurcis et les terroristes en puissance présentent rarement le moindre signe de nervosité. Mais les agents savent souvent reconnaître, grâce à leur connaissance et expérience, les personnes qui préparent un mauvais coup. C'est à elles qu'il faut s'intéresser, et non à celles qui font des achats excessifs.

Les agents frontaliers ont indiqué que des personnes ne présentant aucun danger pour le Canada sont souvent soumises à des inspections plus poussées juste parce qu'elles paraissent nerveuses. Or, bon nombre d'entre elles représentent en fait des « fausses alertes » et n'ont absolument rien fait de mal. Les agents frontaliers ont donc moins de temps pour déceler et neutraliser les vraies menaces.

Le chemin à parcourir

Le Comité propose que le gouvernement fédéral apporte les ajustements suivants aux limites personnelles sur les achats effectués aux États-Unis :

1. harmoniser d'ici deux ans l'exemption personnelle accordée au Canada et aux États-Unis (comme on peut le voir au Tableau 1, elle est moins élevée actuellement au Canada);

2. en collaboration avec les États-Unis, augmenter graduellement l'exemption personnelle dans les deux pays jusqu'à concurrence de 2 000 $ par visite, d'ici 5 ans.

TABLEAU 1: Exemptions personnelles au Canada et aux États-Unis[14]

Niveau d'exemption	**Canada**			**É.-U.**	
	2005	**2007**	**2010**	**2005**	**2010**
	Maintenant	D'ici 2 ans	D'ici 5 ans	Maintenant	D'ici 5 ans
0 - 24 heures	0 $	200 $US	2000 $US	200 $US	2000 $US
24 - 48 heures	50 $CAN	800 $US	2000 $US	800 $US	2000 $US
48 hrs - 7 jours	200 $CAN	800 $US	2000 $US	800 $US	2000 $US
7 jours ou plus	750 $CAN	800 $US	2000 $US	800 $US	2000 $US

La mise en oeuvre de cette proposition, qui nécessitera la coordination des efforts entre le Canada et les États-Unis, devra se faire le plus tôt possible, en tenant compte des besoins et des réactions des collectivités frontalières canadiennes qui risquent d'être touchées par ces mesures. Lesquels parmi eux en profiteront le plus? Cela dépendra en partie de la valeur du taux de change. La faiblesse du dollar canadien par rapport au dollar américain a joué en faveur des fournisseurs de biens et services canadiens. Elle a en effet incité beaucoup d'Américains à venir acheter au Canada au cours de la dernière décennie. La hausse des exemptions pourrait certainement attirer un plus grand nombre d'entre eux.

Les grosses sociétés ont nettement profité du libre-échange. Les détaillants et les consommateurs en général devraient avoir la possibilité de profiter de la situation eux aussi. On pourrait les aider en ce sens, et amener les agents frontaliers à mieux se concentrer sur la sécurité, ce qui représente l'objectif principal du présent rapport, en accordant un peu moins d'importance à la perception de droits de douanes et de taxes à la frontière.

[14] L'exemption pour des articles spéciaux tels que les cigarettes, le parfum et le vin restera inchangée. À noter que les citoyens américains peuvent jouir de leur exemption au maximum tous les 30 jours.

RECOMMANDATION

1. **Qu'on révise les montants de l'exemption personnelle de façon à permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada de se concentrer davantage sur la sécurité. Cette révision devrait comprendre une harmonisation avec les États-Unis par 2007 et des augmentations bilatérales graduelles jusqu'à concurrence de 2 000 $ par visite par 2010.**

CONCLUSION 3 : Le gouvernement doit se montrer plus transparent à l'égard des Canadiens sur la question de la sécurité.

Dans ce monde de l'après-11 septembre, les Canadiens doivent être plus conscients des décisions ayant trait à la sécurité nationale qui sont prises au Canada et qui auront une incidence sur leur bien-être à long terme, et ils devraient y prendre une part plus active.

Même si le présent rapport porte sur les postes frontaliers, cette conclusion vaut également pour tous les problèmes de sécurité. Le public a le droit d'être renseigné sur les systèmes de sécurité qui sont mis en place avec son argent. Si on ne l'informe pas de ces choses, il ne peut participer à des discussions éclairées sur sa sécurité.

Notre principe est simple : il faut expliquer honnêtement aux Canadiens dans quelle mesure les systèmes actuels fonctionnent correctement ou fonctionnent mal. Il ne s'agit pas de fournir des détails qui pourraient aider les criminels à tirer profit d'une faille dans la sécurité à un endroit donné, que ce soit un poste frontalier, un aéroport ou un port maritime. Mais les Canadiens méritent d'être informés des mesures qui sont prises pour assurer leur protection, et ils ont parfaitement le droit de connaître les résultats des tests visant à mesurer l'efficacité de ces mesures. Le gouvernement a trop souvent tendance à garder le secret, surtout en ce qui a trait à la sécurité. Il ne devrait agir ainsi que de façon exceptionnelle.

Les Canadiens savent le niveau de risque qu'ils sont prêts à accepter dans une situation donnée. Un des rôles principaux du gouvernement est d'assurer la protection physique des citoyens. Il est de son devoir de réduire les risques physiques autant que possible. Il a aussi l'obligation de dévoiler le seuil de tolérance au risque de ses divers systèmes de sécurité. Les Canadiens ont droit à cette information :

- afin de pouvoir décider intelligemment du comportement qu'ils doivent adopter;
- afin de pouvoir exprimer leur point de vue sur l'utilisation plus sage de leur argent pour prévenir les risques excessifs;
- parce qu'ils payent pour ces systèmes et méritent de connaître l'usage que l'on fait de leur argent.

TABLEAU 2 : Le balayage des trains[15]

Le président: Pourquoi l'ASFC refuse-t-elle de divulguer le nombre de conteneurs inspectés, alors que vous n'avez aucun scrupule à nous révéler que les trains qui traversent la frontière ne subissent jamais le balayage VACIS?

M. Lefebvre: Parce que les trains ne sont pas balayés.

Le président: Si vous consentez à révéler que vous n'inspectez pas les trains qui franchissent la frontière, alors pourquoi refusez-vous de dire où des fouilles ont été effectuées?

M. Lefebvre: La première question est plus facile que la deuxième. Il n'est pas aussi facile de savoir combien d'inspections seront effectuées à un port d'entrée que de savoir que les appareils VACIS ne sont pas en fonction pour inspecter les trains qui entrent au Canada.

Le président: C'est assez facile à savoir si le VACIS est utilisé sur un seul quart à Windsor.

M. Lefebvre: L'appareil VACIS est un des outils à notre disposition. Nous faisons également des inspections complètes et du dépotage. Ces opérations peuvent avoir lieu à tout moment de la journée.

Le président: Si nous avons bien compris, ces opérations représentent 2 ou 3 p. 100 du travail.

M. Lefebvre: Comme je l'ai mentionné, c'est un très faible pourcentage compte tenu du nombre de camions qui franchissent la frontière.

Le président: Vous nous avez donné vous-même cette information tout à fait ouvertement.

M. Lefebvre: C'est mieux. L'Agence est convaincue que le fait de donner de tels détails nuit à l'efficacité des opérations. Nous serions ravis, je le répète, de fournir ce genre de renseignements au comité sénatorial. Toutefois, nous ne le pouvons pas parce que nos opérations seraient moins efficaces.

[15] Denis Lefebvre, « Témoignage », Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 février 2005).

Les gouvernements qui ne font pas tout ce qu'ils devraient pour protéger leurs citoyens préfèrent garder le secret sur la sécurité pour cacher leurs failles et l'inefficacité de leur appareil bureaucratique.

Le Comité n'a de cesse de poser des questions sur les risques et les mesures qui sont censées être prises pour les éviter. Trop souvent, cependant, ces questions restent sans réponse.

Par exemple, le Comité a demandé à voir les résultats des tests effectués dans le but de mesurer l'efficacité de l'inspection des conteneurs aux points d'entrée et des lecteurs de plaque minéralogique utilisés aux postes frontaliers, ainsi que celle des mesures de vérification de la conformité mises en oeuvre dans le cadre des programmes EXPRES (expéditions rapides et sécuritaires) et NEXUS.

Nous nous sommes heurtés à un mur. La transparence est le remède de la démocratie. C'est un lieu commun, mais aussi une vérité.

On entend trop souvent l'excuse boiteuse qui veut que le gouvernement ne peut pas se permettre d'encourager les terroristes en leur fournissant des statistiques sur ses points vulnérables. C'est insensé. Les criminels savent où sont les failles, parce que ce sont des choses connues de quiconque travaille dans les environs d'un aéroport, d'un port de mer ou d'un poste frontalier. Et si les criminels le savent, les terroristes le savent aussi. Ils sont peut-être fous, mais ils ne sont pas stupides. Curieusement, bien que les fonctionnaires de l'ASFC aient refusé de nous fournir les statistiques demandées, ils nous ont communiqué volontiers certaines informations démontrant que l'ASFC ne faisait absolument rien pour égaler les efforts déployés par les Américains dans le but de contrôler les trains venant de l'autre côté de la frontière (voir le Tableau 2).

Il est dans l'intérêt des Canadiens que l'Agence adopte une politique intelligente d'application générale. L'Agence ne devrait pas communiquer de renseignements susceptibles d'aider un transgresseur à contourner la sécurité dans un endroit particulier, mais elle devrait montrer beaucoup plus d'ouverture quant aux réussites et aux échecs de ses systèmes de sécurité en général. Si ces renseignements ne sont pas du domaine public, tout progrès vers une réforme véritable risque d'être aussi confus que la politique d'information de l'ASFC.

On devrait fournir des comptes rendus périodiques aux Canadiens pour qu'ils puissent juger de la qualité des pratiques de sécurité actuelles. Ces informations devraient être rendues publiques après un délai raisonnable, afin que le gouvernement ait la chance d'apporter les correctifs nécessaires en cas de problème.

Extrait des audiences du Comité, séance du 11 avril 2005 :

Mme McLellan : Ce que vous avez dit est tout à fait légitime. M. Jolicoeur a insisté sur les résultats. On identifie les problèmes; généralement, ces problèmes sont identifiés publiquement et de façon spectaculaire, comme on a pu le remarquer aujourd'hui. Les défis sont connus. Certains d'entre eux peuvent être problématiques, d'autres peuvent être exagérés. Cela étant dit, certains de ces défis sont bien connus. Tant que certains détails opérationnels ne sont pas divulgués, je ne vois aucun inconvénient à vous dire qu'il y a un plan comportant différents éléments clés, dont nous devrions obtenir des résultats précis dans six mois ou un an. Tout le monde a le droit de le savoir.

Le président : Et de nous communiquer les résultats?

Mme McLellan : Oui, absolument.

Le Comité espère que le gouvernement suivra cette voie. Au moment de sa comparution devant le Comité, en avril 2005, la vice-première ministre Anne McLellan a semblé disposée à trouver des moyens d'assurer une meilleure information.

Quelques mois se sont écoulés depuis et il n'y a toujours aucune proposition à l'horizon destinée à accroître la transparence.

RECOMMANDATIONS

2. **Le gouvernement devrait mettre sur pied un système d'évaluation périodique de l'efficacité de chacune des composantes des programmes de sécurité nationale du Canada à nos frontières terrestres;**

3. **Le gouvernement devrait communiquer les résultats des évaluations périodiques de l'efficacité des programmes de sécurité à la frontière, après un délai suffisant (d'au plus six mois) pour remédier aux problèmes mis au jour.**

CHAPITRE III

Défis humains

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a la tâche considérable de faire l'inspection de plus de 92 millions de voyageurs par année — dont plus de 71 millions à la frontière terrestre avec les États-Unis — et de marchandises d'une valeur totale d'environ 350 milliards de dollars[16].

> *Ce sont les agents de l'ASFC qui déterminent quelles personnes et quelles marchandises peuvent entrer au Canada.*

Les agents d'inspection accomplissent un travail louable avec les ressources mises à leur disposition. Toutefois, rien n'a pu convaincre le Comité que ces ressources permettent aux inspecteurs d'accomplir ce que les Canadiens attendent d'eux. Pour faciliter le passage à une culture axée sur la sécurité, l'Agence doit corriger les lacunes constatées et, à cette fin :

1. Doter les postes frontaliers d'effectifs suffisants

2. Donner une formation adéquate à tous les agents de service

3. Fournir aux agents chargés de la sécurité les instruments de travail qui leur permettront véritablement d'appliquer les mesures de sécurité.

[16] Agence des services frontaliers du Canada, Budget des dépenses 2005-2006 à 2007-2008, Partie III — Rapport sur les plans et les priorités (2005) : 7.

PRÉOCCUPATION 1 : Effectifs

Nos quatre principales préoccupations à cet égard sont les suivantes :

- De façon générale, l'ASFC **ne dispose pas des effectifs nécessaires** pour remplir son mandat
- À de nombreux postes frontaliers, les agents aux travaillent **seuls**
- On ne met pas assez l'accent sur la **sécurité** dans le programme de formation des inspecteurs
- Les remplaçants à court terme ne sont pas formés selon les mêmes normes que les inspecteurs à plein temps

A. Effectifs insuffisants

Depuis 1994, la circulation et le commerce transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis ont augmenté de 77,7 %[17]. Toutefois, le nombre total d'employés du côté canadien est demeuré relativement constant durant cette période. D'après le ministère du Revenu national, il y avait l'équivalent de 8 330 inspecteurs à plein temps en 1992-1993. En 2003, d'après la vérificatrice générale, 30 personnes de moins étaient affectées à l'exécution du programme des douanes[18]. La CEUDA, le syndicat des douanes, dit que le nombre d'agents des douanes a très peu augmenté au Canada depuis le 11 septembre 2001[19]. Compte tenu de l'accroissement énorme de la circulation depuis 1994, le ratio du volume de circulation par rapport aux effectifs à la frontière a enregistré une hausse considérable.

---

[17] Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Box E: NAFTA@10, *Le point sur le commerce : cinquième rapport annuel sur le commerce international du Canada*, Ottawa, mars 2004 : 28. http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/pdf/SOT-2004-fr.pdf. Dernière visite : 30 avril 2005.

[18] D'après le ministère du Revenu national, 8 330 employés à temps plein étaient chargés en 1992-1993 d'exécuter le programme des douanes. La vérificatrice générale a indiqué qu'en 2003, environ 8 300 personnes étaient à l'emploi du programme des douanes. Voir : Budget des dépenses 1994-1995 — Partie III, Plan de dépenses du ministère du Revenu national, Ottawa, 1994, 2-34; et Agence des douanes et du revenu du Canada — La gestion des risques d'inobservation, Rapport Le Point 2003, Vérificatrice générale du Canada, Ottawa, mai 2003, par. 2-10.

[19] Union Douanes Accise. « Problèmes de sécurité aux postes frontaliers du Canada : Preuves et recommandations », Mémoire au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, (7 avril 2005), 23.

Pendant la même période, le nombre d'agents américains des douanes et de la patrouille frontalière affectés à la frontière entre le Canada et les États-Unis a triplé[20].

Le Comité a entendu plusieurs arguments convaincants en faveur d'une augmentation importante le nombre d'inspecteurs canadiens. Tout d'abord, la CEUDA, le syndicat qui représente les inspecteurs des douanes, a rapporté que ceux-ci se sentent souvent pressés de faire progresser rapidement les lignes, plutôt que d'effectuer leur travail de manière rigoureuse. Le syndicat a également fait valoir que, lorsque le personnel est sérieusement réduit pendant les périodes creuses, la sécurité des inspecteurs qui travaillent sans appui est compromise. On a indiqué au Comité que l'équipement du Système d'inspection des véhicules et du fret (VACIS) utilisé pour filtrer les camions au passage Windsor-Détroit n'est doté en personnel que pour un quart de travail sur trois, et que les camionneurs communiquent avec d'autres qui approchent de la frontière pour leur indiquer si une fouille VACIS est probable ou s'ils devraient attendre une fermeture de l'équipement.

Il y a d'autres secteurs où il est clair pour le Comité que la sécurité aux postes frontaliers terrestres serait mieux assurée si un plus grand nombre d'agents y veillaient. Par exemple, rien n'indique que des vérifications au hasard soient effectuées dans le cadre des programmes EXPRES et NEXUS, conçus pour faciliter le passage des utilisateurs connus, ce qui équivaut à un permis de contrebande. Autre exemple : le Comité n'a guère pu constater que des vérifications internes avaient eu lieu à l'ASFC afin de déterminer si les systèmes d'inspection fonctionnent efficacement, avec l'attention qu'il convient d'apporter à la sécurité. Toutes ces faiblesses créent des brèches dans le système. Pour les colmater, il faudra davantage de personnel.

[20] Reuters, *Lawmakers Criticize Bush on Border Security* (3 mars 2005). Disponible à http://edition.cnn.com. Dernière visite : 16 mars 2005; et Department of Homeland Security, « Agents Added to U.S.-Canada Border to Enhance Homeland Security » (2 juillet 2003). Disponible à : http://www.usembassycanada.gov/content/index.asp. Dernière visite : 20 avril 2005. Alors que la frontière entre le Canada et les États-Unis a une longueur d'environ 8 892 kilomètres et que la frontière entre le Mexique et les États-Unis a une longueur d'environ 3 200 kilomètres, la frontière nord n'est gardée que par 10 % des agents américains affectés à la frontière sud.

RECOMMANDATIONS

4. **Que l'Agence des services frontaliers du Canada ne déploie que des inspecteurs ayant reçu une formation complète pour s'acquitter des tâches primaires aux lignes d'inspection.**

5. **Que le nombre d'employés de l'Agence des services frontaliers du Canada permette de fournir des services de sécurité compatibles avec l'accroissement de la menace lié à l'augmentation de la circulation et des facteurs de menace aux postes frontaliers terrestres entre le Canada et les États-Unis ces dernières années.**

B. Employés qui travaillent seuls

Sur une grande partie de la première ligne de défense canadienne, un seul agent est en poste.

À 139 points d'entrée au Canada, le personnel travaille seul au moins une partie du temps[21].

À ces points d'entrée, un seul agent perçoit les droits et les taxes, procède à des inspections primaires et secondaires, effectue des vérifications pour l'immigration et fait l'inspection des aliments. Ces fonctions sont tout simplement trop nombreuses pour qu'un seul agent s'en acquitte de façon satisfaisante. Demander à quelqu'un d'être à la fois le chef, le cuisinier et le plongeur ne peut que gâter la sauce.

Le Canada a le devoir d'assurer la sécurité des employés qui travaillent à la frontière et de voir à ce qu'ils reçoivent la formation, l'équipement et le soutien voulus.

Des propos comme ceux-ci alimentent le débat :

[21] Agence des services frontaliers du Canada, « Réponse au CSPSND – 66 questions » (1er février 2005) : 4.

> « Lorsque je suis arrivé à la frontière canadienne à 7 h 30, j'ai trouvé l'agent endormi. Il n'est pas à blâmer car il faisait seul un quart de travail de 24 heures[22]. »

Cette citation du *Montreal Gazette* décrit assurément une situation exceptionnelle mais *n'importe quelle* situation comme celle-là témoigne du fait que le système est déficient. Le Canada montre également au reste du monde qu'il ne prend décidément pas la sécurité nationale au sérieux.

Depuis 2002, le Comité est préoccupé par l'affectation d'un seul agent aux points de passage frontaliers. Dans notre rapport intitulé *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, nous recommandions de mettre fin à cette pratique et nous maintenons cette recommandation.

RECOMMANDATIONS

6. Que l'Agence des services frontaliers du Canada veille à ce qu'il y ait au moins deux personnes dans les postes frontaliers terrestres pour au moins la moitié de tous les quarts de travail d'ici au 31 décembre 2006; et qu'il y ait au moins deux personnes dans tous les postes frontaliers terrestres pour tous les quarts de travail d'ici au 31 décembre 2007.

7. Que l'Agence des services frontaliers du Canada augmente considérablement sa capacité d'envoyer du personnel supplémentaire dans les postes frontaliers lorsque surviennent des situations d'afflux ou d'urgence, et qu'elle apporte des preuves à l'appui de cette augmentation de capacité d'ici au 31 décembre 2006.

[22] Catherine Solyom, « Border agents doze at posts, traveller says », *Montreal Gazette* (jeudi 20 janvier 2005) : A7.

C. Embauche de remplaçants temporaires insuffisamment formés

L'Agence des services frontaliers du Canada embauche des remplaçants temporaires insuffisamment formés pour combler des vides dans ce qui est censé être la première ligne de sécurité à la frontière canadienne : les postes frontaliers terrestres.

Ce programme fait partie intégrante des activités de l'ASFC. L'an dernier, par exemple, 589 des 2 595 agents des douanes affectés aux postes frontaliers, soit 22 % environ, étaient des remplaçants[23].

D'après l'Agence, les remplaçants sont particulièrement nombreux durant les mois d'été pour des raisons opérationnelles car le volume de circulation à la frontière terrestre augmente énormément et une bonne partie du personnel aux frontières est en vacances[24].

La formation du personnel à temps partiel est inadéquate. Elle est inadéquate comparativement à celle que reçoit le personnel à plein temps à l'heure actuelle, et comparativement à la formation plus poussée qu'il recevra dans l'avenir.

La formation intensive du personnel à plein temps dispensée au centre de formation de l'ASFC à Rigaud (Québec) durait normalement 13 semaines. Cette durée a depuis été ramenée à 8 ½ semaines. Toutefois, l'Agence nous a assurés qu'elle envisageait de revenir à la formation de 13 semaines. Cela ne suppose pas un retour à la formation antérieure plus complète, mais plutôt l'acquisition par tous les inspecteurs d'une formation polyvalente afin de s'acquitter de plusieurs fonctions liées aux douanes, à l'immigration et l'inspection des aliments, par suite du regroupement de ces responsabilités sous l'égide de l'ASFC. Autrement dit, la formation sera élargie, et non pas plus intense.

Entre-temps, les employés à temps partiel ne reçoivent que deux à trois semaines de formation, laquelle n'est pas dispensée dans l'établissement spécialisé de Rigaud, mais plutôt en milieu de travail.

---

[23] Ces statistiques proviennent d'une réponse écrite de l'Agence des services frontaliers du Canada à une liste de questions posées par le Comité. D'après l'Agence, 2 006 employés à temps plein nommés pour une période indéterminée étaient affectés aux postes frontaliers en 2003-2004. Le chiffre 589 représente les remplacements au sein de l'effectif en juillet dernier, le mois où le nombre de remplacements est le plus élevé. Extrait de la Réponse au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense — 66 questions — Sécurité à la frontière, Agence des services frontaliers du Canada (1er février 2005) : 2.

[24] Agence des services frontaliers du Canada, « Réponse au CSPSND — 66 questions » (1er février 2005) : 10.

Les Canadiens doivent se rendre compte du fait que le passage à la ligne d'inspection primaire est le dernier moment où nous pouvons évaluer qui sont les personnes qui tentent d'entrer ou quelles sont les marchandises qu'on tente de faire entrer au Canada, avant que l'entrée n'ait effectivement lieu. Le temps dont on dispose pour faire cette évaluation est court, et les compétences nécessaires pour l'effectuer ne peuvent être acquises lors d'une brève formation dans un milieu de travail occupé.

Le vice-président exécutif de l'Agence des services frontaliers du Canada, Denis Lefebvre, a fait observer au cours de son témoignage qu'« il y a littéralement des centaines de facteurs de risque » que les agents sont chargés d'évaluer. « Mais d'abord et avant tout, ils sont établis en fonction de l'expérience acquise[25]. » Il souligne là un élément important.

M. Lefebvre et l'Agence ne devraient pas, durant la haute saison, exposer à un large éventail de risques des employés inexpérimentés et insuffisamment formés qui constituent pendant cette période le cinquième des agents de douane.

L'ASFC soutient que les remplaçants n'exécutent pas les mêmes tâches que les agents réguliers (p. ex., faire respecter la *Loi sur les douanes* et le *Code criminel*), qu'ils sont toujours supervisés et qu'ils n'effectuent jamais d'inspections secondaires[26]. C'est faux.

Témoignage contredit par la documentation

Le Comité a en main un nombre croissant de documents — feuilles de temps de différents postes — qui contredisent directement les propos rassurants de l'ASFC. D'après les feuilles de temps, il arrive que des agents travaillent sans supervision, travaillent seuls ou effectuent des inspections secondaires. De tels faits nous avaient été rapportés, et les feuilles de temps les confirment.

Les membres du Comité sont arrivés à la conclusion que l'ASFC, en un certain nombre d'occasions, a affecté des employés temporaires à des fonctions pour lesquelles ils n'avaient reçu aucune formation et ne possédaient pratiquement aucune expérience.

[25] Denis Lefebvre, « Témoignage », Délib. du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 février 2005).
[26] Agence des services frontaliers du Canada, « Réponse au CSPSND — 66 questions » (1er février 2005) : 10-11.

C'est inacceptable, même en l'état actuel des choses. Mais de telles pratiques deviendront encore plus indéfendables si le gouvernement donne suite aux recommandations que le Comité fera plus loin dans le présent rapport et investit les inspecteurs d'une responsabilité plus grande afin de réduire le nombre de personnes indésirables qui entrent au Canada. Certaines d'entre elles constitueront une menace pour quiconque essaiera de leur barrer la route. Nous avons besoin de gens bien formés pour s'occuper d'elles.

Le Comité ne voit pas d'objection à ce que l'ASFC initie des étudiants aux responsabilités complexes des inspecteurs frontaliers. Mais il s'en tient à la Recommandation 4 qui précède, c'est-à-dire que seuls des employés entièrement formés puissent s'acquitter des rôles primaires aux lignes d'inspection.

RECOMMANDATION

8. Que l'Agence des services frontaliers du Canada examine la possibilité de jumeler des étudiants avec des inspecteurs à plein temps aux postes frontaliers terrestres, de sorte que les étudiants puissent acquérir à la fois un revenu d'été et des crédits en vue de l'obtention d'un diplôme d'études collégiales dans les domaines du maintien de l'ordre et de la sécurité.

PRÉOCCUPATION 2 : Formation des agents de service

Si la fonction d'assurer la sécurité continue de prendre une importance croissante par rapport à la perception de taxes, la formation du personnel aux frontières devra évoluer également. Comme l'a indiqué Denis Lefebvre dans son témoignage devant le Comité, les employés de l'Agence sont ses meilleurs atouts[27].

Ces employés doivent cependant acquérir un ensemble de compétences complexes leur permettant de porter des jugements critiques qui contribueront chaque jour à la sécurité de la frontière.

[27] Lefebvre, « Témoignage », Délib. du CSPSND (7 février 2005).

Les principales activités de formation du personnel des douanes, complétées par la formation permanente, sont actuellement offertes dans le cadre des programmes suivants : le Programme de formation des nouveaux inspecteurs des douanes, le Programme de formation des agents de l'immigration aux points d'entrée et le Programme de formation des agents des douanes étudiants.

L'ASFC a assuré le Comité que « tous les agents des douanes, y compris les étudiants, reçoivent la formation et les instruments de travail nécessaires pour exercer leurs fonctions de façon efficace et efficiente[28] ».

Sensibilités culturelles

Depuis la fusion des effectifs de Citoyenneté et Immigration Canada et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments l'an dernier, l'ASFC réexamine son programme de formation. Différentes approches pourraient être utilisées pour mettre davantage l'accent sur les questions de sécurité dans le nouveau programme. La sensibilisation aux autres cultures est, de l'avis du Comité, un élément qui laisse à désirer dans la formation des inspecteurs.

Il importe de comprendre les autres cultures car les agents doivent savoir si certains types de comportements manifestés par des personnes d'un héritage culturel différent ont nécessairement la même signification que dans la nôtre en général.

Par exemple, des gens de certaines cultures peuvent éprouver différents degrés d'anxiété face à des symboles d'autorité, simplement en raison d'expériences pouvant avoir eu lieu dans d'autres pays. Dans certaines cultures, c'est faire preuve d'un manque de respect que de regarder dans les yeux une personne plus âgée que soi. Bref, la connaissance des différences culturelles aidera les inspecteurs à s'acquitter de l'importante tâche de distinguer entre des suspects et des gens inoffensifs.

Ensuite – et ce qui importe peut-être davantage –, il est essentiel que les inspecteurs fassent montre de respect à l'égard de tous les antécédents culturels. De nombreux Américains et Canadiens ayant des racines au Moyen-Orient croient qu'ils font l'objet de discrimination depuis le 9 septembre 2001, et en particulier aux postes frontaliers.

[28] Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Manuel de sécurité du Canada. Édition 2005* (décembre 2004) : 27.

Ne pas fournir aux inspecteurs le genre de formation qui les encourage à faire montre de respect et de sensibilité pourrait fomenter l'hostilité et l'amertume. Or l'hostilité et l'amertume ne sont guère de nature à favoriser l'avènement de la société canadienne plus sûre que le Comité envisage.

RECOMMANDATIONS

9. Que l'Agence des services frontaliers du Canada élargisse ses programmes de formation conformément à sa nouvelle mission axée sur la sécurité plutôt que sur la perception de taxes.

10. Que l'Agence des services frontaliers du Canada améliore les programmes de formation destinés au personnel frontalier, en mettant en particulier l'accent sur les éléments visant à améliorer leurs techniques interrogatoires et à rehausser leur sensibilité culturelle.

PRÉOCCUPATION 3 : Instruments de travail fournis

Certains emplois dans notre société sont plus dangereux que d'autres. Les personnes qui travaillent dans un bureau ne sont pas exposées quotidiennement aux risques auxquels font face le commandant de peloton, l'agent de police ou le gardien de prison, ni à ceux qui sont associés au travail d'inspecteur à la frontière.

Une partie importante du rôle des inspecteurs frontaliers consiste à intercepter des drogues, des armes à feu et des personnes qui tentent d'entrer illégalement au pays et qui, bien souvent, ont déjà trempé dans des activités criminelles. Il est dangereux d'avoir régulièrement affaire à des gens semblables et de tenter de se mettre en travers de leur chemin.

Le signalement d'incidents violents aux points de passage frontaliers est relativement peu fréquent. Le Comité croit que c'est en partie parce que l'ASFC n'est pas dotée d'un système fiable de signalement et de catalogage de ce type

d'incidents. Entre août 2000 et octobre 2002, la période la plus récente pour laquelle on a pu obtenir des statistiques, 63 incidents critiques, dont des menaces et des voies de fait à l'endroit d'agents frontaliers, ont été signalés.[29].

Le gouvernement est-il tenu de réduire les risques liés au difficile métier d'inspecteur frontalier? Tout à fait. Est-il tenu de réduire les risques que présente pour la société canadienne l'entrée de personnes et de marchandises dangereuses?

La réponse, encore une fois, est oui.

Les recommandations apparaissant à la fin du présent chapitre, qui visent à doter les inspecteurs frontaliers des outils nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches, se fondent sur ces deux objectifs :

a) réduire les risques pour les inspecteurs;

b) réduire les risques pour tous les Canadiens, pour qui le passage à nos frontières terrestres de personnes et de marchandises illégales représente une menace.

Introduction par la force

Lorsque les agents frontaliers *ne sont pas* menacés par des personnes agressives, c'est que parfois celles-ci prennent tout simplement d'assaut la frontière. L'ASFC dit qu'elle ne peut fournir le nombre officiel de véhicules ayant franchi par la force les points de passage au cours des dernières années, mais, selon des rapports isolés, ces incidents sont de plus en plus nombreux. À l'évidence, toute tentative sérieuse en vue de barrer la route aux contrevenants ajouterait un élément de risque au travail des inspecteurs frontaliers.

Le gouvernement canadien devrait-il essayer de réduire le nombre de véhicules entrant impunément par la force au pays? Le Comité pense que, faute de prendre des mesures à cette fin, le gouvernement pourrait difficilement affirmer qu'il s'intéresse vraiment à la question de la sécurité à nos frontières. Une présence

[29] ModuSpec Risk Management Services, *Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Working Draft*, 16, 25-6. En réponse aux demandes de renseignements du Comité concernant les incidents graves auxquels sont exposés ses agents, l'ASFC a indiqué que : a) aucun des 63 incidents graves rapportés ne consistait en des voies de fait commises à l'aide d'une arme (même si des armes ont été saisies); b) toutes les blessures subies par les agents frontaliers étaient sans gravité; c) aucun des incidents n'a été la cause de décès ou d'invalidités permanentes parmi le personnel.

armée à la frontière serait de nature à dissuader quiconque aurait l'idée de franchir la frontière de force[30].

Une stratégie de défense excluant l'affrontement

Il sera difficile d'accentuer les mesures de prévention de l'entrée au Canada d'armes et de personnes dangereuses compte tenu de la directive du gouvernement interdisant aux inspecteurs de confronter les personnes qu'ils savent dangereuses.

D'une part, le gouvernement a modifié en 1998 le Code criminel du Canada et la Loi sur les douanes et l'accise, afin de donner aux douaniers le statut d'agent de la paix. D'autre part, à peu à la même période, il a donné instruction à ces nouveaux agents de la paix de ne pas confronter les personnes qu'ils croient être armées et dangereuses.

La *Politique intérimaire portant sur la surveillance de malfaiteurs armées et dangereux* prescrit ce qui suit : « Tout inspecteur des douanes qui reconnaît une personne faisant l'objet d'un avis de surveillance visant un malfaiteur armé et dangereux doit laisser passer la personne et en informer immédiatement la police, fournissant le plus de détails possibles en vue de permettre son arrestation[31]. »

Un cercle vicieux

Cette politique est une sorte de cercle vicieux car d'après les témoignages entendus par le Comité, dans la grande majorité des cas *il n'y a aucune présence policière*. Ou du moins, il n'y en a pas à proximité et il n'y a pas non plus de policiers en mesure de quitter leur travail et de se rendre en toute hâte sur les lieux d'un incident à la frontière.

L'ASFC a conclu avec la GRC et avec les forces policières des municipalités des accords de fait en vertu desquels celles-ci sont censées prêter main-forte aux agents frontaliers lorsque ces derniers en font la demande. En février 2003, Elinor Caplan, qui était alors ministre du Revenu national, a déclaré que « si une

[30] Les passages forcés à la frontière soulèvent plusieurs questions qu'il faudra régler. Le Comité ne traite pas directement de ce problème dans le présent rapport. Il le fera dans un rapport ultérieur portant sur la sécurité entre les passages frontaliers terrestres.

[31] Ces « instructions temporaires » ont été données au personnel à la frontière il y a trois ans et n'ont pas été modifiées. Voir Jim Abbott, Discours au Parlement, *hansard*, Chambre des communes (13 décembre 2004). Disponible à : http://www.parl.gc.ca/38/1/parlbus/chambus/house/debates/044_2004-12-13/han044_1730-F.htm. Dernière visite : 30 avril 2005.

situation nécessite l'utilisation d'une arme à feu à la frontière, les forces policières en place seront appelées pour faire face à ce risque potentiel[32] ».

Deux problèmes se posent ici. Le premier est la distance. Parfois les forces policières de soutien sont tout simplement trop éloignées pour être d'une quelconque utilité. Dans le sud du Manitoba, la distance moyenne entre un poste frontière et le détachement de police le plus proche est d'un peu plus de 30 kilomètres. Dans le sud de la Saskatchewan, elle est d'environ 40 kilomètres[33].

Le deuxième problème est que souvent, les policiers ne répondent pas aux appels d'urgence des agents frontaliers. Même dans les localités situées à proximité de la frontière, les appels des agents de l'ASFC doivent concurrencer les autres priorités policières des forces des environs. En conséquence, il arrive que celles-ci tardent à venir ou ne répondent pas. Plusieurs agents des douanes nous ont dit avoir tout simplement renoncé à appeler les services de police dans les situations critiques ou les cas de conduite illicite.

Armer ou non les inspecteurs : La très intéressante analyse des risques professionnels effectuée par ModuSpec

Le gouvernement a validé sa politique de ne pas armer les agents frontaliers à l'aide des résultats d'une analyse des risques professionnels effectuée par ModuSpec Risk Management Services, pour le compte de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Dans ce document, ModuSpec déconseille d'armer les responsables aux frontières. Le Comité a obtenu copie de la dernière analyse et du document de travail présenté au Comité national des politiques de santé et de sécurité de l'ADRC.

L'ébauche du document confirme qu'en certains endroits, le personnel non armé aux frontières est exposé à des risques considérables. On y déconseille d'armer les agents frontaliers; on recommande plutôt que le gouvernement assure une présence policière ou accroisse la présence en place afin de rassurer les agents frontaliers[34]. Cette recommandation ne figure pas dans la version définitive de

[32] Elinor Caplan, « Address to the Custom Program's Senior Managers, Cornwall, Ontario » (5 février 2003). Disponible à : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/speeches/2003/cornwall-f.html. Dernière visite: 6 mars 2005.
[33] CEUDA, « Problèmes de sécurité aux postes frontaliers du Canada : Preuves et recommandations », mémoire présenté au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 avril 2005).
[34] ModuSpec Risk Management Services, *Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Working Draft*, 26.

l'analyse de ModuSpec qui préconise tout simplement de ne pas armer les agents (Annexe XI).[35]

On ne sait pas pourquoi les deux versions diffèrent. Lorsqu'on a posé la question au président de l'ASFC, Alain Jolicoeur, il a répondu ce qui suit : « Je n'ai eu connaissance d'aucune demande de modification du rapport[36]. »
M. Jolicoeur a proposé au Comité d'interroger ModuSpec à ce sujet, ce qui a été fait. Voici la réponse écrite fournie par le directeur général de ModuSpec, Stephan Zuberec :

> ModuSpec a l'habitude de fournir aux clients un rapport préliminaire pour examen et commentaires avant de leur remettre le rapport final. Habituellement, le client remet des observations et propose des ajouts, des suppressions et d'autres modifications qu'il souhaite voir apporter au rapport final.
>
> C'est ainsi qu'on aurait procédé pour le rapport provisoire soumis au Comité national sur la politique en matière de santé et de sécurité[37].

C'est donc dire que le rapport d'analyse original a été modifié.

La position du Comité

Le Comité est d'avis qu'avant longtemps, un agent non armé à la frontière qui tentera d'exercer l'autorité d'un agent de la paix sera sérieusement blessé par une personne armée.
Le Comité n'en estime pas moins que les inspecteurs frontaliers devraient conserver le statut d'agents de la paix et être disposés à garder la frontière avec la même opiniâtreté et le même sang-froid que démontrent les policiers canadiens appelés à assurer la sécurité de nos rues.

À moins que le gouvernement fédéral soit prêt à assurer en tout temps une présence armée à chaque passage frontalier où sont postés des douaniers canadiens, les agents frontaliers devraient recevoir une formation au maniement des armes à feu et être équipés d'une telle arme.

---

[35] ModuSpec Risk Management Services, *Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Draft* (janvier 2003), 31.
[36] Alain Jolicoeur, « Témoignage », Délib. du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (11 avril 2005).
[37] Stephan Zuberec, lettre au sénateur Colin Kenny (28 avril 2005), 1.

Les policiers canadiens sont armés car ils sont chargés d'assurer la sécurité des gens dans nos rues. À défaut d'une présence policière permanente aux postes frontaliers canadiens, les agents frontaliers devraient aussi être armés, étant responsables de la sécurité à ces endroits.

Des inspecteurs frontaliers armés seront mieux en mesure de se protéger et de prévenir les comportements agressifs et les actes illégaux à nos frontières, et ils seront la preuve que l'on continue de mettre l'accent sur la sécurité aux postes frontaliers.

Les armer ou non?

Comme la grande majorité des Canadiens, nous préférons la parole au recours aux armes. À contrecoeur, nous en sommes venus à la conclusion que, si le gouvernement ne peut pas ou ne veut pas garantir une présence policière permanente à nos postes frontaliers, les inspecteurs affectés à ces postes devraient être armés.

Il convient de noter que dans un rapport antérieur intitulé *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, le Comité a soutenu que les pilotes de ligne canadiens ne devraient *pas* être armés. Nous estimions en effet que la présence d'armes à feu à 30 000 pieds d'altitude causerait vraisemblablement plus de problèmes qu'elle n'en règlerait. À notre avis, il existe des solutions plus sensées, notamment les fouilles préalables à l'embarquement et les portes doubles verrouillées à l'entrée du poste de pilotage[38]. Elles ne peuvent toutefois pas être appliquées aux passages frontaliers.

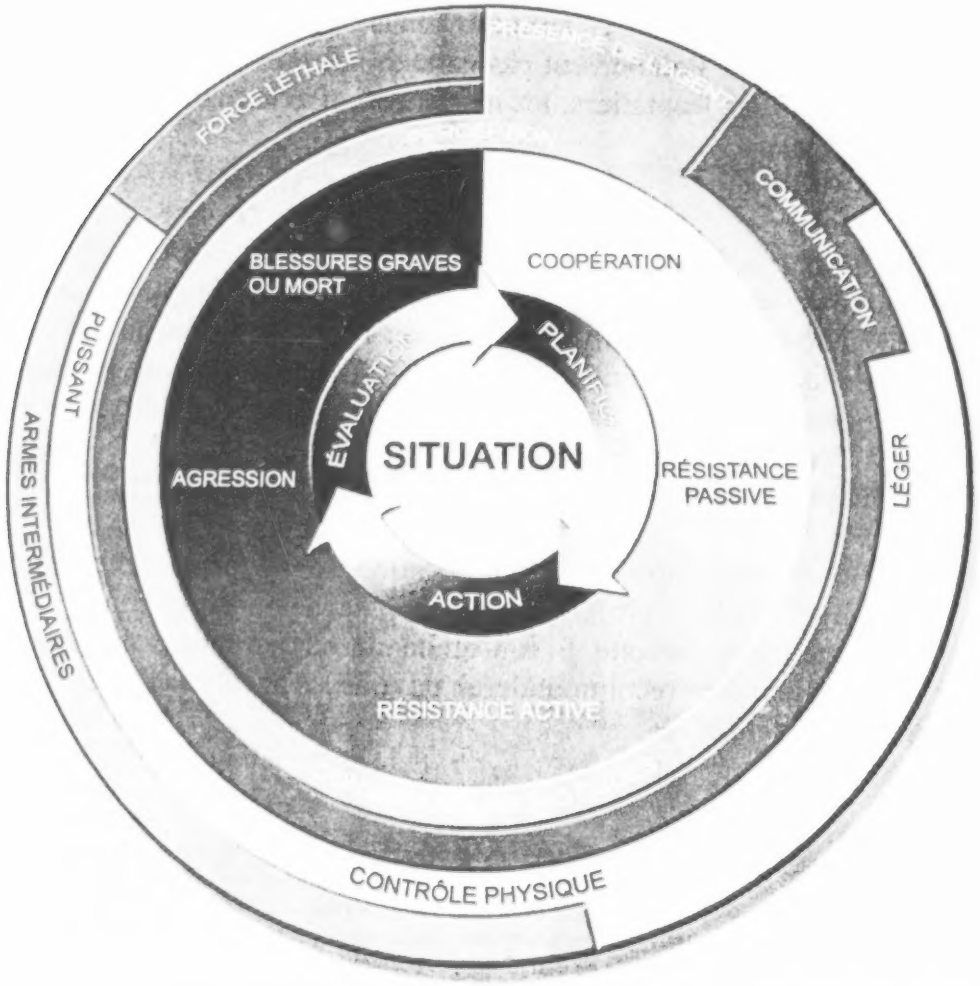
Il y en aura toujours pour faire valoir que les armes sont une chose déplorable et que chaque nouvelle arme accroît la probabilité que la population canadienne devienne prompte sur la gâchette. Si le Comité jugeait que cette crainte était le moindrement fondée, il ne recommanderait pas que les agents aux frontières portent une arme à feu.

---

[38] Voir le rapport du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense intitulé *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, janvier 2003 : 34-35. Dans ses premier et huitième rapports intitulés *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (février 2002) et *Le manuel de sécurité du Canada*, édition 2005 (décembre 2004), le Comité a soulevé la question de savoir si les agents aux frontières devraient être armés ou non. À la page 31 de ce dernier rapport, le Comité a indiqué qu'il continuerait d'examiner la possibilité d'armer le personnel aux frontières et qu'il « accueillerait volontiers toute information supplémentaire » qui faciliterait ce réexamen.

La grande majorité des Canadiens n'est d'ailleurs pas opposée à ce que les policiers de notre pays en portent une, en partie parce que ceux-ci ont prouvé qu'ils étaient capables de les utiliser avec retenue. Il n'y a aucune raison de croire que des gardes frontières ayant reçu une formation adéquate n'agiraient pas de même.

En fait, le Code criminel précise les circonstances dangereuses dans lesquelles les policiers sont autorisés à recourir à leur arme à feu, et la façon de s'en servir. Les policiers sont tenus de se soumettre à ces restrictions, sous peine d'accusations au criminel et de renvoi. Le gouvernement de l'Ontario a publié un document à l'intention des policiers décrivant l'emploi progressif de la force. On y souligne les différents degrés d'intervention non armée, en définissant l'emploi des armes comme une solution de dernier recours.



La grande majorité des Canadiens n'est d'ailleurs pas opposée à ce que les policiers de notre pays en portent une, en partie parce que ceux-ci ont prouvé qu'ils étaient capables de les utiliser avec retenue. Il n'y a aucune raison de croire que des gardes frontières ayant reçu une formation adéquate n'agiraient pas de même.

En fait, le Code criminel précise les circonstances dangereuses dans lesquelles les policiers sont autorisés à recourir à leur arme à feu, et la façon de s'en servir. Les policiers sont tenus de se soumettre à ces restrictions, sous peine d'accusations au criminel et de renvoi. Le gouvernement de l'Ontario a publié un document à l'intention des policiers décrivant l'emploi progressif de la force. On y souligne les différents degrés d'intervention non armée, en définissant l'emploi des armes comme une solution de dernier recours.

Les agents frontaliers sont équipés actuellement de gaz poivré et de matraques. Le Comité ne pense pas qu'ils disposent de l'équipement nécessaire pour se protéger et empêcher des personnes dangereuses de commettre des actes de violence à nos frontières. Il ne croit pas non plus que, en l'absence d'un soutien policier permanent, ils soient en mesures de défendre nos frontières comme il se doit.

Le temps est venu

Au début, le Comité était porté à croire que la CEUDA (le syndicat des agents frontaliers) préconisait l'armement des inspecteurs à la frontière principalement pour que ceux-ci soient payés davantage, sous prétexte qu'ils assumeraient des responsabilités accrues. Si c'est le cas, eh bien soit.

Le Comité est maintenant persuadé que peu importe si le personnel aux frontières touche un salaire plus élevé parce qu'il porte une arme, la dépense supplémentaire en vaudrait la peine.
L'armement systématique des responsables aux frontières selon des normes de compétence et d'évaluation rigoureuses ne devrait pas poser un grand problème au Canada, fortement tributaire de mesures de sécurité efficientes et efficaces à ses frontières.

Une partie des agents actuellement à l'emploi de l'ASFC ne voudront cependant pas être armés, ou ne rempliraient pas les conditions exigées pour porter une arme[39]. Ces agents devraient en être exemptés. Il y aurait donc des agents non armés pendant encore quelques années. Les nouvelles recrues devraient cependant être tenues de porter une arme à feu et avoir reçu la formation à cette fin.

À moins que le gouvernement fédéral ne soit disposé à assurer une présence policière armée aux postes frontaliers lorsque ceux-ci sont ouverts, il devrait armer les agents chargés de l'inspection aux frontières.

[39] Moduspec a effectué environ 200 entrevues avec des douaniers et 75 % d'entre eux n'ont pas jugé nécessaire de porter une arme à feu. Voir ModuSpec Risk Management Services, *Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis – Final Report – Draft* (janvier 2003), 31.

RECOMMANDATIONS

11. **Que l'Agence des services frontaliers du Canada rende obligatoires le signalement et le catalogage rapides des incidents critiques auxquels est confronté le personnel**

12. **Que l'Agence des services frontaliers du Canada présente, dans son rapport annuel au Parlement, une liste des incidents critiques survenus durant l'année.**

13. **Que le gouvernement fédéral arme les agents frontaliers s'il n'est pas disposé à maintenir une présence de la GRC à tous les postes frontaliers terrestres.**

14. **Que le gouvernement, s'il décide d'armer ses agents frontaliers, crée un programme de formation au maniement des armes à feu et de renouvellement du certificat qui répond aux exigences de la formation au maniement des armes à feu de la Gendarmerie royale du Canada, ou les dépasse.**

CHAPITRE IV

Défis opérationnels

De bons travailleurs ont besoin de bons outils. Aucun agent frontalier ne peut travailler de manière optimale si les composantes opérationnelles des systèmes dont il se sert sont défectueuses.

On continue d'éprouver d'importants problèmes opérationnels aux postes frontaliers terrestres du Canada. Le règlement de ces problèmes contribuerait dans une large mesure à rehausser la sécurité des Canadiens, à améliorer l'état de l'économie et à réduire les sources de mécontentement à la frontière.

Le gouvernement fédéral devrait viser trois objectifs :

1. Améliorer pour les agents de première ligne l'accès à des renseignements complets et en temps utile dans les bases de données de la police et des douanes.

2. Instituer l'interchangeabilité des services d'inspection de l'immigration et des douanes afin que les autorités canadiennes et américaines puissent contrôler les voyageurs avant leur arrivée dans un poste frontalier.

3. S'assurer que quiconque entre au Canada présente des documents complets, fiables et facile à utliser.

QUESTION 1 : ACCÈS RAPIDE À DES BANQUES DE DONNÉES FIABLES

Le Comité n'a rien vu démontrant que l'Agence des services frontaliers du Canada avait raccordé tous ses postes frontaliers aux banques de données dont ils ont besoin, ni que les banques de données auxquelles ont accès certains postes offrent le genre de renseignements dont les agents ont besoin pour accomplir leur travail. Le Comité a commencé à se pencher sur ce dossier en janvier 2003. Les progrès réalisés depuis cette date ont été lents et fragmentaires.

Débranché

Plus de deux ans après que la ministre du Revenu national de l'époque, Elinor Caplan, a promis de « [brancher] ceux qui ne sont pas branchés » et déclaré aux journalistes qu'il s'agissait d'« une importante priorité », 62 postes frontaliers terrestres demeurent non raccordés [40].

62 postes frontaliers n'ont pas accès à l'ordinateur central de l'Agence frontalière malgré qu'on ait déclaré il y a deux ans que leur raccordement constituait une priorité

Ces 62 postes ne sont pas en mesure d'interroger les bases de données qui leur fourniraient des renseignements adéquats sur les gens qui essaient de traverser la frontière.

D'après l'ASFC, « l'ASFC élabore actuellement une analyse de rentabilisation en vue de brancher tous les bureaux qui ne sont pas encore branchés[41].

Le 11 avril 2005, le sénateur Joseph Day a interrogé le président de l'ASFC, Alain Jolicoeur, et la vice-première ministre, Anne McLellan, au sujet des postes non branchés.

Répondant aux questions du sénateur Day, M. Jolicoeur a dit que leur raccordement était « une question d'infrastructure » et il a évoqué un problème de largeur de bande aux postes frontaliers pour expliquer le retard[42].

Le sénateur Day a demandé si, dans l'un ou l'autre des six bureaux que le personnel de l'ASFC partage avec les agents frontaliers américains, les agents de l'ASFC attendaient toujours d'être raccordés à l'ordinateur central. M. Jolicoeur a répondu que certains attendaient toujours.

Le sénateur Day a ensuite demandé si les agents frontaliers américains étaient raccordés dans ces bureaux. La ministre McLellan a admis qu'ils l'étaient dans les six bureaux.

---

[40] Caplan, « Allocution devant les gestionnaires principaux du programme des douanes ». Réponse à 66 questions.
[41] 66 questions – Sécurité à la frontière.
[42] La largeur de bande désigne un débit de transmission des données; il s'agit de la quantité maximale d'informations (bits/seconde) qui peut être transmise sur un canal particulier. La largeur de bande est déterminée par l'infrastructure technologique, y compris les réseaux de communication ainsi que le matériel informatique et les logiciels en place.

M. Jolicoeur a promis d'indiquer au Comité quels bureaux parmi les 62 en question l'ASFC avait l'intention de brancher au cours du présent exercice. Au moment de rédiger ces lignes, ces renseignements n'avaient pas été reçus.

L'installation d'une largeur de bande adéquate n'a rien de mystérieux dans le Canada du XXIe siècle; les entreprises de câblodistribution le font des milliers de fois par jour pour leurs clients.

Le fait que ce problème traîne en longueur constitue un embarras.

Accès aux bons renseignements

Il importe qu'à la ligne d'inspection primaire les agents aient accès aux renseignements leur permettant d'évaluer rapidement si des voyageurs présenter un risque, sont recherchés par les forces de l'ordre, sont de nouveaux arrivants en situation irrégulière, se présentent sous une fausse identité ou sont susceptibles de transporter des produits illégaux.

En décembre 2004, le Comité a offert des félicitations modérées à l'ASFC pour avoir doté certains postes frontaliers – principalement des aéroports – de la technologie du Système intégré de gestion de la ligne d'inspection primaire (SIGLIP). Il a toutefois évoqué la critique de la vérificatrice générale, qui a signalé que le SIGLIP n'était pas synchronisé avec la base de données de la GRC sur les mandats d'arrestation pancanadiens. À ce jour, le Comité n'a entendu parler d'aucune mesure qui aurait été prise pour remédier à cette situation.

Depuis décembre, deux autres questions connexes se sont fait jour.

Premièrement, l'Union Douanes Accise a fait état de problèmes liés à la façon dont les renseignements sont présentés à l'écran. D'après le syndicat, le Système automatisé de surveillance à la ligne d'inspection primaire (SASLIP), utilisé par les agents des douanes à la frontière, ne renvoie que l'élément d'information le plus récemment enregistré sur chaque voyageur, même si de multiples événements figurent dans le dossier. Il s'ensuit que tout un ensemble de problèmes pourraient être dissimulés derrière un passage sans incident. En outre, d'après le syndicat, si le SASLIP produit un « résultat » - un avis qu'il y a lieu de diriger une personne vers une inspection secondaire -, le Système ne précise pas nécessairement si la personne présente un danger[43].

[43] Union Douanes Accise, « Security Problems at Canada's Border Crossings », 10. D'après le syndicat, si le SASLIP produit un « résultat » par suite d'une interrogation du Système de soutien des opérations des bureaux

Deuxièmement, le personnel frontalier aux lignes d'inspection primaire et secondaire a accès à au moins neuf bases de données distinctes. Le travail complexe de rapprochement des données d'un système aussi hétérogène est à la fois coûteux en temps et sujet à l'erreur.

RECOMMANDATIONS

15. L'Agence des services frontaliers du Canada devrait raccorder *l'ensemble* des 62 postes frontaliers non raccordés au cours du présent exercice financier.

16. L'Agence des services frontaliers du Canada devrait rationaliser les données qu'utilisent les agents des lignes d'inspection primaire et secondaire et en améliorer la qualité.

QUESTION 2 : INTERCHANGEABILITÉ DES SERVICES D'INSPECTION

Les principaux points de passage frontalier entre le Canada et les États-Unis – les ponts et tunnels qui permettent le passage de la majorité des gens et des marchandises dans un sens et dans l'autre – sont inutilement vulnérables, en partie parce que les voyageurs et les camions les franchissent chaque jour *avant* de subir une inspection.

L'interchangeabilité des inspections, un processus de contrôle avant le départ du pays d'origine, réduirait cette vulnérabilité.

Il existe une différence entre le prédédouanement à la frontière terrestre et l'interchangeabilité des inspections. Ce dernier concept implique une réciprocité – les deux pays s'y emploient à un poste frontalier quelconque –, alors que dans le cas du prédédouanement à la frontière terrestre, un seul pays peut mener des activités en sol étranger (Annexe IX).

locaux (SSOBL), la base de données des agents de l'immigration, seul le nom de cette base de données apparaît à l'écran. Cet enregistrement SSOBL pourrait résulter d'un visa expiré ou constituer un avertissement que le voyageur est un fugitif recherché, considéré comme armé et dangereux.

Le prédédouanement à la frontière terrestre était l'un des 32 secteurs sur lesquels devaient travailler le Canada et les États-Unis en vertu de la Déclaration sur la frontière intelligente qu'ils ont signée en décembre 2001.

L'interchangeabilité des inspections n'est pas encore une pratique établie aux postes frontaliers Canada-États-Unis. Même les essais du prédédouanement à la frontière terrestre – laquelle constituerait une amélioration, mais pas aussi importante que celle de l'interchangeabilité des inspections –, a progressé à un rythme trop lent. En octobre 2004, on a annoncé un plan conjoint en vue d'engager les parties prenantes dans une discussion sur un projet pilote au pont Peace, entre Fort Erie et Buffalo[44]. En vertu de ce projet, du personnel américain sera affecté au Canada, mais non l'inverse[45].

Le 11 avril 2005, le président de l'ASFC, M. Alain Jolicoeur, a déclaré au Comité : « Nous avons commencé les négociations en vue de la signature d'un traité. Après cela, il nous faudra adopter une loi. Nous croyons que d'ici six mois, toutes les discussions auront abouti à un produit final. Par contre, il faudra attendre deux ans avant le déploiement d'agents américains en sol canadien[46]. » Il n'a pas indiqué à quel moment il s'attendait à ce que du personnel canadien soit déployé du côté américain de la frontière.

D'ici à la date de lancement envisagée par M. Jolicoeur pour le premier projet pilote, six ans se seront écoulés depuis la signature de la Déclaration sur la frontière intelligente. À ce rythme de tortue, les enfants d'aujourd'hui auront des cheveux gris avant que l'interchangeabilité des inspections ne soit devenue la norme à l'échelle du pays.

Il est vrai que des obstacles juridiques et des problèmes d'infrastructure s'opposent à la mise en œuvre du prédédouanement. Les obstacles juridiques concernent essentiellement les pouvoirs qu'un agent frontalier peut exercer à l'extérieur de son propre pays (Annexe X)[47]. Dans la mesure où les deux pays cherchent des compromis axés sur l'équivalence des résultats – au lieu de s'accrocher à des droits traditionnels –, ces problèmes peuvent s'avérer ardus, mais certainement pas insurmontables.

[44] D'après le cinquième rapport d'étape du Plan d'action pour une frontière intelligente.
[45] Témoignage de M. Jolicoeur, 11 avril.
[46] Témoignage, 11 avril.
[47] Témoignage de Mme McLellan, 11 avril.

Une version du prédédouanement est déjà en place dans huit aéroports du Canada, où des agents frontaliers américains contrôlent les Canadiens qui se rendent aux États-Unis avant leur départ du Canada[48]. On devrait s'inspirer de ce modèle pour instituer le prédédouanement terrestre.

Les questions d'infrastructure posent également un défi aux postes frontaliers terrestres. Des dispositifs adéquats de prédédouanement – y compris des installations de filtrage appropriées et des voies réservées sécuritaires – peuvent et devraient être intégrés à la construction de nouveaux éléments d'infrastructure. En outre, il faudra adapter les postes existants aux nécessités du prédédouanement.

Les autorités devraient examiner la possibilité d'un échange de souveraineté sur de petites parcelles de terrain de part et d'autre de la frontière, afin de faciliter les inspections.

Il est troublant de constater qu'il aura fallu six ans (de 2001 à 2007) juste pour apporter cette amélioration modeste, mais combien importante, à l'un des principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis.

Le prédédouanement terrestre représente un pas dans la bonne direction, c'est-à-dire l'interception avant leur matérialisation d'éventuels dangers pour des éléments d'infrastructure essentiels. De toute évidence, les deux pays doivent reconnaître l'importance de cet objectif et collaborer à sa réalisation.

[48] En décembre 2004, les É.-U. ont élargi le prédédouanement à l'aéroport international de Halifax, qui devenait le huitième aéroport canadien à offrir le prédédouanement. Les opérations de prédédouanement ne débuteront qu'en 2006, lorsque la construction des installations nécessaires sera terminée. Les aéroports canadiens où s'effectue déjà le prédédouanement sont : Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Montréal, Toronto et Ottawa. Voir Halifax International Airport Authority, « Halifax International Airport Gains United States Pre-clearance » (17 décembre 2004). Disponible à http://www.hiaa.ca/default.asp?id=190&sfield=Content.Id&mn=70.69.81. Dernière visite : 18 mai 2005.

RECOMMANDATIONS

17. Que le gouvernement fédéral élabore et publicise un plan de mise en oeuvre du prédédouanement, comportant des échéanciers clairs.

18. Que le gouvernement fasse le nécessaire, avec la coopération des États-Unis, pour élargir le prédédouanement à l'interchangeabilité des inspections à l'échelle du continent, à tous les points de passage aux ponts et aux tunnels.

QUESTION 3 : DOCUMENTS FIABLES

Le fait que les voyageurs qui arrivent au Canada ne soient pas obligés de présenter des documents qui les identifient clairement et auxquels les agents frontaliers peuvent se fier réduit considérablement les chances que ces derniers interceptent quelqu'un qui ne devrait pas entrer dans le pays. Il est donc plus difficile pour le Canada d'utiliser sa chaîne de points de passage frontaliers comme première ligne efficace de protection.

À l'heure actuelle, les citoyens des États-Unis qui se présentent à un poste frontalier terrestre doivent présenter une pièce d'identité à photo et une preuve de citoyenneté, soit un certificat de naissance, un permis de conduire ou un passeport[49]. La preuve d'identité n'a pas à être lisible par machine ni à inclure d'élément biométrique, comme une empreinte digitale.

Cela signifie qu'une personne née à Providence mais vivant à la Nouvelle-Orléans peut, avec son certificat de naissance du Rhode Island et son permis de conduire de la Louisiane, entrer au Canada en passant par n'importe quel poste frontalier. Ce genre de combinaison rend très difficile pour un agent la tâche d'évaluer l'authenticité de l'identification. En exigeant des documents lisibles par machine, on économiserait du temps et on permettrait aux agents de mieux concentrer leurs efforts sur les voyageurs susceptibles de menacer la sécurité du pays.

[49] Les Américains qui arrivent d'un pays tiers par air ou par mer doivent présenter un passeport valide.

Le Canada devrait hausser ses normes relatives aux documents exigés afin que le personnel frontalier puisse porter rapidement un jugement fiable sur leur authenticité. L'entrée des informations contenues dans les différentes pièces d'identité s'avère problématique, puisqu'une simple touche actionnée par mégarde peut entraîner une erreur d'identité ou obliger l'inspecteur à recommencer. Ce dernier aurait certes mieux à faire.

La lisibilité par machine représenterait une énorme économie de temps pour les agents frontaliers. De même, l'exigence d'un identificateur biométrique garantirait que les personnes qui présentent les documents sont bien ce qu'elles prétendent être.

Le recours à la biométrie n'est plus une méthode particulièrement coûteuse, compliquée ou révolutionnaire. Bon nombre d'ordinateurs sont en mesure de reconnaître un utilisateur approuvé par simple pression du pouce à un endroit précis. Par ailleurs, il existe très peu de cartes de crédit ou d'autres pièces d'identité officielles qui ne se lisent pas par glissement. Dans ce cas, pourquoi ne pas recourir à un ensemble type de pièces d'identité modernes qui soient à la fois fiables et faciles à utiliser?

RECOMMANDATION

19. D'ici 2007, que le gouvernement exige, pour tous les voyageurs qui entrent au Canada (y compris les Canadiens), des documents:

a. infalsifiables;

b. lisibles par machine;

c. contenant un identificateur biométrique;

d. dont on sait qu'ils ont été délivrés sur la foi d'une identification fiable.

CHAPITRE V

Se doter d'infrastructures de réserve : La clé pour les économies canadienne et américaine

Certains postes frontaliers sont manifestement plus importants que d'autres pour le Canada et les États-Unis. Ceux qui voient défiler de gros volumes de personnes, de marchandises et de circulation en général présentent une importance particulière, mais il y a aussi des postes dont la fermeture totale ou partielle nuirait considérablement à l'économie des deux pays.

Les ponts et les tunnels entre le Canada et les États-Unis par où passent de grandes quantités de marchandises et de personnes et pour les lesquelles on ne dispose d'aucune installation de réserve, ou presque, comme ceux de Windsor-Detroit, représentent des biens stratégiques indispensables à la sécurité nationale et la santé économique de nos deux nations.

Les gouvernements devraient s'attaquer de toute urgence aux problèmes constatés à ces postes frontaliers. Or, le Comité n'a pas remarqué d'empressement particulier à agir en ce sens.

Deux lacunes importantes à la frontière réclament une plus grande attention :

- l'infrastructure aux postes frontaliers existants est insuffisante et empêche la circulation fluide et sécuritaire des véhicules;

- l'infrastructure de réserve, qui pourrait être utilisée si un des postes frontaliers existants était endommagé ou détruit, est elle aussi insuffisante.

L'importance de disposer d'infrastructures de réserve

Jusqu'ici, tous les projets d'agrandissement des passages frontaliers terrestres ou de construction de nouveaux passages reposaient sur une analyse des conséquences lorsque les infrastructures existantes auront atteint leur capacité maximale, et non sur l'analyse des répercussions économiques engendrées par une grave déprédation ou la destruction d'une de ces infrastructures.

C'est une erreur. Personne n'envisage vraiment la neutralisation d'un point de passage terrestre comme un scénario *probable*, mais il ne faudrait pas pour autant négliger les conséquences économiques épouvantables qu'une telle éventualité pourrait avoir au Canada et aux États-Unis. C'est le genre de choses qui sont peu probables mais qui, si elles devaient se produire, seraient extrêmement coûteuses. Les sociétés intelligentes essaient de parer à de telles éventualités parce qu'elles pourraient regretter amèrement leur inaction face au risque.

On a besoin d'infrastructures de réserve pour rendre les passages frontaliers moins vulnérables et réduire la dépendance à l'égard d'installations devenues inutilisables. On pourrait s'en servir advenant la neutralisation d'un point de passage clé.

DEUX CRITÈRES ESSENTIELS À RESPECTER CONCERNANT TOUTE NOUVELLE INFRASTRUCTURE AU POINT DE PASSAGE DE WINDSOR-DETROIT

Des études sont en cours afin de déterminer quelles sont les nouvelles infrastructures nécessaires au point de passage vital de Windsor-Detroit, afin d'accroître la capacité du pont Ambassador et du tunnel de Detroit-Windsor. Il ne fait pas partie du mandat du Comité de se prononcer sur le choix d'une nouveau passage frontalier à Windsor-Detroit, mais le Comité est convaincu que toute solution sensée doit offrir ces deux éléments essentiels : a) la redondance des infrastructures; b) les installations de prédédouanements.

Le commerce à la frontière de Windsor-Detroit est tributaire non seulement de voies de transport fiables, mais aussi de l'existence de voies de rechange. Le Comité s'oppose à tout projet d'amélioration des infrastructures frontalières à Windsor-Detroit ne comportant pas un nouveau point de passage séparé pour les voitures et les camions.

Il peut être moins coûteux d'élargir les infrastructures existantes que d'aménager un nouveau passage distinct. Mais cette solution ne diminuera pas les risques de neutralisation du passage frontalier par suite d'une catastrophe causée par la nature ou par l'homme, et elle ne satisfait donc pas aux exigences du Canada et des États-Unis en matière de sécurité nationale.

Il faut aussi disposer de suffisamment d'espace pour les installations de prédédouanement. Les autorités canadiennes et américaines devraient pouvoir

contrôler les personnes et les marchandises susceptibles de présenter un danger avant qu'elles arrivent à la frontière. Les douaniers américains à huit aéroports canadiens prennent soin de fouiller les voyageurs qui partent du Canada à destination des États-Unis, et ce, non seulement pour protéger leur pays, mais aussi pour garantir la sécurité des avions volant en direction des États-Unis. Les inspecteurs canadiens et américains devraient changer de place à la frontière, afin d'empêcher les malfaiteurs d'entrer dans leur pays et de retenir tout chargement susceptible d'endommager un point de passage terrestre. En l'absence d'installations de prédédouanement, les passages frontaliers ne seront pas plus sûrs qu'ils ne le sont actuellement.

RECOMMANDATIONS

20. Que seuls les projets de nouvelles infrastructures frontalières séparées et sécuritaires offrant une redondance des moyens soient envisagés.

21. Que tout nouveau passage frontalier construit à Windsor-Detroit comporte des installations de prédédouanement.

L'ACCENT SUR WINDSOR-DETROIT

Le point de passage terrestre le plus important entre le Canada et les États-Unis est celui qui relie la ville de Windsor, en Ontario, à celle de Detroit, au Michigan. C'est l'endroit qui présente les problèmes d'infrastructure frontalière les plus criants, d'où l'intérêt particulier que porte le Comité au corridor Windsor-Detroit dans le présent rapport.

Pourquoi les installations frontalières à Windsor-Detroit sont-elles si importantes?

Près de 23 % du trafic commercial entre le Canada et les États-Unis passe par Windsor-Detroit (Annexe XIII)[50]. De janvier 2004 à décembre 2005, la valeur totale du trafic commercial ayant emprunté ce point de passage s'est élevée à

[50] Detroit River International Crossing, Environmental Assessment Terms of Reference, 12.

141,67 milliards de dollars (CAN), 113,67 milliards de dollars (US) (voir le Tableau 4)[51]. Cela équivaut à peu près à la somme des échanges commerciaux entre le Canada et les pays de l'Europe de l'Ouest et de l'Asie-Pacifique combinés, ou entre les États-Unis et la République fédérale d'Allemagne, au cours de l'année dernière.[52]

TABLEAU 4: Commerce transfrontalier annuel à Windsor-Detroit [53], janvier 2004-décembre 2004

Detroit à Windsor		**Windsor à Detroit**	
Camion	64,040,595,255 $ CAN [51,347,494,592 $ US]	Camion	53,049,823,006 $ CAN [42,535,137,112 $ US]
Train	8,081,260,931 $ CAN [6,479,522,876 $ US]	Train	15,960,117,084 $ CAN [US$12,796,758,406]
Gazoduc	77,335,496 $ CAN [62,007,293 $ US]	Gazoduc	133,208,756 $ CAN [106,806,251 $ US]
Mail	$0	Mail	30,650 $ CAN [24,575 $ US]
Autre	383,226,421 $ CAN [307,269,420 $ US]	Autre	2,440,464 $ CAN [1,956,754 $ US]
Tous modes terrestre	72,582,418,103 $ CAN [58,196,294,181 $ US]	Tous modes terrestre	69,185,202,104 $ CAN [55,472,419,904 $ US]
Total (commerce transfrontalier à Windsor-Detroit) :		**141.67 milliards $ CAN 113.67 milliards $ US**	

Les passages frontaliers à Windsor-Detroit constituent un lien continental très important. Tels les gazoducs qui acheminent le gaz naturel de l'Ouest canadien jusqu'aux États américains de la côte du Pacifique, ou les lignes de transport d'électricité qui relient le Nord du Québec au Nord-Est des États-Unis, le corridor de Windsor-Detroit représente un lien indispensable pour la prospérité économique du Centre du Canada et du Midwest américain.

[51] Detroit River International Crossing, Environmental Assessment Terms of Reference – Documentation à l'appui , (mai 2004) 179.

[52] En 2004, le commerce des marchandises entre le Canada et les pays d'Europe de l'Ouest et de l'Asie-Pacifique combinés a atteint 159,47 milliards de dollars (CAN), tandis que celui des États-Unis avec la République fédérale d'Allemagne s'est élevé à 108,6 milliards de dollars (US). Sources : Commerce international Canada, « Données commerciales », (12 mai 2005). http://www.dfait-maeci.gc.ca/eet/cimt/2004/pfact_annual_trade_2005-05-fr.asp. Dernière visite : 20 mai 2005. US Census Bureau, "Top Trading Partners – Total Trade, Exports and Imports", (3 mai 2005). Disponible à : http://www.census.gov/foreign-trade/statistics/highlights/top/top0412/html/. Dernière visite : 20 mai 2005.

[53] Toutes les statistiques dans ce tableau sont tirées de Detroit River International Crossing, Environmental Assessment Terms of Reference, (mai 2004) 14.

Le Pacte de l'automobile, cet accord conclu en 1965 entre le Canada et les États-Unis qui permettait aux usines canadiennes de construire des automobiles destinées au marché américain, et plus tard l'Accord de libre-échange (ALÉ), suivi de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), ont donné naissance à un marché extrêmement intégré dans le Sud-Ouest de l'Ontario et le Sud-Est du Michigan.

Les usines de montage d'automobiles de Windsor et de Chatham reçoivent leurs pièces du Michigan, tandis que celles qui sont installées au Michigan, dans l'État de New York et en Ohio prennent leurs pièces dans la région de London-Windsor.

La production juste à temps, qui consiste à se procurer les pièces juste au moment où on en a besoin, au lieu de conserver des stocks coûteux dans une usine de montage ou un entrepôt, est un bon moyen de réduire les coûts. Par contre, un ralentissement excessif à la frontière ou la fermeture d'un poste frontalier déréglerait le système de livraison juste à temps et risquerait d'interrompre la production.

La production juste à temps est tributaire d'horaires de livraison fiables. Faute de pouvoir compter sur des livraisons au moment adéquat, les fabricants devront soit augmenter leurs stocks, soit trouver d'autres fournisseurs de pièces et autre matériel.

L'incertitude concernant les retards à la frontière occasionne des coûts aux producteurs canadiens et américains. En raison de la congestion des infrastructures frontalières à Windsor-Detroit et des risques de perturbation prolongée du trafic à cet endroit, faute d'infrastructures de réserve adéquates, on ne peut garantir la fiabilité de l'approvisionnement.

Voici un exemple des effets que peut avoir le manque de fiabilité des passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis :

Selon Bruce Birgbauer, un avocat de Detroit, son client, Dr. Schneider Automotive Systems, a décidé de ne pas s'installer au Canada parce que :

> « Les sociétés ne voulaient pas que leurs fournisseurs se trouvent au Canada. Je pense qu'il s'agit là du principal problème, du plus gros obstacle qu'ont à surmonter les entreprises désireuses de s'installer dans le Sud-Ouest de l'Ontario ».[54]

Le risque que présente la frontière a empêché cette société d'investir au Canada. Il représente un obstacle non tarifaire au commerce[55]. Comme l'a souligné l'année dernière le ministre de l'Industrie, David L. Emerson, à la Chambre de commerce du Canada à Calgary, le risque lié à la frontière est devenu un facteur important qui fait qu'une entreprise décide de s'installer au nord ou au sud de la frontière[56].

Les répercussions possibles de la fermeture de la frontière à Windsor-Detroit

Comme il est indiqué au Chapitre I, même un court délai à la frontière à Windsor-Detroit a des répercussions importantes sur les économies canadienne et américaine (7 millions de dollars canadiens et 14,31 millions de dollars canadiens respectivement pour chaque retard de quatre heures). Et ce coût augmente considérablement à mesure que le délai se prolonge.

L'interruption du commerce pendant une période de deux jours en raison de la fermeture de la frontière ferait grimper à 90,78 millions de dollars (CAN) les pertes économiques du côté ontarien et à 90,05 millions de dollars (CAN) les pertes économiques du côté du Michigan.

Au bout de deux semaines d'interruption, malgré toutes les mesures qui seraient sans doute prises pour limiter les dommages, les pertes nettes pour l'économie de

---

[54] Greg Keenan, « Governments urged to fix Detroit-Windsor border troubles », The Globe and Mail, édition du mercredi 16 juin 2004: B4.

[55] Un obstacle non tarifaire est un obstacle économique, politique, juridique, ou administratif autre que la perception d'un droit ou d'une taxe. L'établissement de quotas d'importation, les pratiques d'approvisionnement discriminatoires du gouvernement et l'imposition de normes de production discriminatoires sont des exemples d'obstacles non tarifaires. Le risque lié à la frontière est un obstacle non tarifaire au commerce, puisque l'incertitude quant à la fiabilité de la frontière fait hésiter les investisseurs à séparer la production de part et d'autre de la frontière.

L'honorable David L. Emerson, « Notes d'allocution à la Chambre de commerce du Canada », Calgary (20 septembre 2004). Disponible à : http://www.ic.gc.ca/cmb/welcomeic.nsf/0/85256a5d006b972085256f1500748b47?OpenDocument. Dernière visite : 22 mai 2005.

l'Ontario et celle du Sud-Est du Michigan s'élèveraient à 1,08 milliard de dollars (CAN) et 1,19 milliard de dollars (CAN) respectivement[57]. Juste pour l'industrie de l'automobile, une interruption de deux semaines causerait une perte nette de 828,65 millions de dollars (CAN)[58].

Les villes de Windsor et de Detroit, la province de l'Ontario et l'État du Michigan risquent de connaître une grave crise pour les raisons suivantes :

- l'absence d'infrastructures frontalières de réserve rend le trafic transfrontalier vulnérable à la fermeture des postes frontières existants;
- on ne semble pas très pressé de mettre en place de nouvelles installations pour assurer la redondance nécessaire;
- comme il n'y a pas d'infrastructures de réserve et il n'y en aura probablement pas dans un proche avenir, il est impossible d'offrir la fiabilité voulue pour la production juste à temps.

LES EFFORTS QUI SONT FAITS ACTUELLEMENT POUR CORRIGER LA SITUATION À WINDSOR-DETROIT

Les discussions à propos des infrastructures frontalières à Windsor-Detroit portent principalement sur les retards à la frontière, sur l'année 2015, soit celle à laquelle le pont et le tunnel devraient avoir atteint leur pleine capacité, et sur la présence de camions dans les rues de Windsor, alors qu'elles devraient surtout porter sur le besoin immédiat d'un nouveau point de passage séparé.

La création d'un tel point de passage n'est qu'une des solutions envisagées dans le cadre de l'étude binationale s'intéressant au corridor Windsor-Detroit.

À court et à moyen terme,les autorités fédérales, provinciales et municipales ont participé à un projet conjoint intitulé « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex », lequel a pour but de corriger les manques d'efficacité et les problèmes à la frontière causant l'encombrement des voies de circulation au centre-ville.

[57] Michael H. Belzer, « The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure », 49-50, 53.
[58] Michael H. Belzer, « The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border-Crossing Infrastructure », 49-50, 53.

Dans le cadre de ce projet, les gouvernements fédéral et provincial ont engagé des fonds pour améliorer les voies d'approche du passage frontalier de Windsor. Dans la déclaration commune qu'ils ont faite en septembre 2002, ils ont dévoilé un investissement de 300 millions de dollars (CAN), répartis à parts égales, sur une période de cinq ans, afin d'alléger les problèmes de congestion[59]. Au nombre des solutions à court terme qui ont été adoptées, notons l'ouverture d'une voie réservée au programme EXPRES en novembre 2004, de même que la mise en place d'un système intelligent de gestion des transports sur Huron Church Road, la principale voie d'accès du côté canadien.

L'aménagement d'un nouveau point de passage frontalier est perçu comme une solution pour le moyen à long terme. Une initiative binationale et intergouvernementale intitulée « Partenariat binational entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan » (le « Partenariat ») est en cours à cette fin.

L'étape de l'évaluation environnementale a débuté en mars 2005[60]. On ne prévoit pas décider du choix du site avant la fin de 2007 ou le début de 2008. On se contente pour l'instant de tenir des réunions dans les collectivités frontalières pour sonder la population. Le « Partenariat » travaillera aussi de concert avec les administrations et les conseils locaux. Il tiendra compte des exigences juridiques et des modalités d'application des deux nations en ce qui a trait à la documentation relative à l'environnement et aux documents connexes.

Une fois l'évaluation environnementale terminée, on procédera au choix du site, aux travaux de conception et à la construction proprement dite. On compte commencer la conception en 2008 et la construction en 2010-2011, et avoir terminé l'expansion des infrastructures existantes ou la construction de nouvelles infrastructures en 2013[61].

---

[59] La ville de Windsor n'était pas partie à cette entente, même si le gouvernement fédéral et la province ont indiqué qu'elle jouerait « un rôle de premier plan dans ce processus ». Gouvernement de l'Ontario, « Communiqué : Investissement de 300 millions de dollars des gouvernements fédéral et ontarien au point de passage de Windsor » (25 septembre 2002). Disponible à : http://www.mto.gov.on.ca/french/news/provincial/2002/092502.htm. Dernière visite : 29 avril 2005. Voir aussi le « Document d'information » sur le sujet.

[60] Le Partenariat binational entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan regroupe la U.S. Federal Highway Administration, Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario et le Michigan Department of Transportation.

[61] Kristine Burr, « Témoignage » devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 février 2005).

Lorsque l'intelligence cède à la stupidité

La démarche prudente et graduelle adoptée actuellement est certainement la plus intelligente qui soit lorsque rien ne presse, mais ce n'est pas le cas actuellement. Le point de passage de Windsor-Detroit revêt une telle importance stratégique pour le Canada et les États-Unis qu'il faut régler de toute urgence les problèmes qui y existent.

Ce qu'on oublie, c'est que le calendrier des travaux pour le projet de Partenariat est peut-être irréaliste, qu'il pourrait changer en cours de route et que la circulation à un point de passage pourrait être perturbée d'ici l'ouverture d'un nouveau point de passage.

La date d'achèvement prévue de 2013 ne sera pas respectée pour différentes raisons :

A. Les estimations gouvernementales sont notoirement peu fiables

Avec une date cible aussi éloignée que 2013, les possibilités de retard sont trop grandes. Pour mener à bien la construction d'un nouveau poste frontalier à Windsor-Détroit d'ici à 2013, il faudra que six ordres différents de gouvernement dans deux pays concluent des ententes et prennent des décisions coordonnées; en outre, il faudra obtenir l'adhésion du secteur privé et des organisations non gouvernementales et concevoir et mener à terme un projet d'infrastructure majeur.

Il faudra terminer à temps le travail aux quatre étapes restantes du processus actuel (évaluation environnementale, choix du site, conception et construction).

Il s'agit là du genre d'échéances que, dans bien des cas, les gouvernements ne réussissent pas à satisfaire. Songeons à quelques-uns seulement des célèbres projets d'infrastructure canadiens dont la réalisation s'est terminée des années après l'échéance initiale :

- La transcanadienne devait être terminée en 1956; elle l'a été en 1962.
- Le stade olympique, qui devait être prêt pour les Jeux olympiques d'été de 1976 à Montréal, n'était que partiellement terminé à ce moment; on l'a achevé en 1988.
- Le pont de la Confédération, entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, est entré en service une décennie après le début du projet. La construction comme telle a représenté moins de 40 % du processus; le reste du temps a servi à des évaluations et à des consultations.

TABLEAU 5 : Plan d'action pour l'infrastructure frontalière

Extrait des témoignages devant le Comité, 1er décembre 2004 :

Sénateur Norman Atkins :
Qui devrait tenir les rênes?

Bob Keyes, premier vice-président de la Chambre de commerce du Canada :

C'est une bonne question. Il y a six ordres de gouvernement en cause, sans compter les entreprises. Tout le monde veut prendre les choses en mains, mais tous nous souhaitons que les choses aillent de l'avant.

Compte tenu du nombre d'ordres de gouvernement en cause et de la nature complexe des relations inhérentes au projet, le Comité ne croit guère qu'un nouveau poste frontalier puisse être en service à Windsor-Détroit à l'échéance fixée – malgré la longue période prévue pour son établissement.

B. Le sale petit secret

Les dirigeants américains ont beaucoup de talent pour *dire* les bonnes choses en public :

> « Le passage frontalier de Windsor-Detroit figurait avantageusement dans nos plans. Pour démontrer la très grande importance que nous accordions à cet objectif, nous avons confié à deux brillants fonctionnaires, le vice-premier ministre John Manley et le gouverneur Tom Ridge, le soin de concrétiser notre engagement. Je les félicite pour le travail qu'ils ont fait. Grâce à eux, des progrès extraordinaires ont été accomplis dans la construction d'une frontière intelligente pour le 21e siècle, une frontière ouverte au commerce, mais fermée aux terroristes[62] » – Président George Bush (9 septembre 2002)

[62] George Bush, "Remarks by the President and Prime Minister Chretien on U.S. - Canada Smart Borders", (9 septembre 2002) Disponible à : http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/09/20020909-4.html. Dernière visite : 6 juin 2005.

> « Les files de véhicules de trois milles de long aux principaux postes frontaliers, comme ceux de Niagara-Buffalo et de Windsor-Detroit, sont maintenant choses courantes. L'espace et les infrastructures limités, de même que le manque de personnel à la frontière, nous placent dans une situation fâcheuse. Le commerce en est affecté et les entreprises doivent s'ajuster en conséquence. Le tourisme est en baisse, non seulement en raison du SRAS ou de divergences politiques, mais aussi parce que les gens ont l'impression qu'il est devenu très compliqué de franchir la frontière. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement du Canada pour accroître la sécurité à la frontière et garantir la circulation efficace des personnes et des marchandises[63]. » -- Roger F. Noriega, secrétaire d'État adjoint aux Affaires de l'hémisphère occidental, Département d'État (14 avril 2004)

> « Nous appuyons le secteur privé dans ses efforts en vue de réduire de 25 % le temps de passage de la frontière à Windsor-Detroit. Mais il faudra pour cela la participation de toute la communauté. Le Département de la Sécurité intérieure fera sa part et, si tous les intéressés – exploitants de ponts, de tunnels et de traversiers, exportateurs et importateurs et différents ordres de gouvernement des deux côtés de la frontière – font de même, il sera possible d'atteindre ce but. Nous pouvons ériger des obstacles pour les terroristes et des ponts entre les deux nations. Nous pouvons colmater les brèches que nos ennemis pourraient exploiter[64]. » – Tom Ridge, secrétaire, Département de la Sécurité intérieure

> « Pour assurer la circulation efficace des personnes et des marchandises, on a besoin d'une infrastructure adéquate et de la technologie et des renseignements nécessaires[65]. » – Tom Ridge, secrétaire, Département de la Sécurité intérieure

Plus récemment :

> « Ce projet [l'évaluation environnementale entreprise par le Partenariat binational] est d'une importance cruciale, car le commerce international est essentiel à la santé économique et la sécurité d'emploi au Michigan et aux États-Unis[66]. » -- Gloria J. Jeff, directrice des Transports, État du Michigan (15 février 2005)

---

[63] Roger F. Noriega, "Remarks to the Canadian-American Business Council Washington, DC," (14 avril 2004) Disponible à : http://www.state.gov/p/wha/rls/rm/31402.htm. Dernière visite : 6 juin 2005.
[64] Tom Ridge, "Remarks by Secretary of Homeland Security Tom Ridge at a Press Conference with Canadian Deputy Prime Minister Anne McLellan" (17 décembre 2004) Disponible à : http://www.dhs.gov/dhspublic/interapp/press_release/press_release_0569.xml. Dernière visite : 6 juin 2005.
[65] Tom Ridge, "Progress Report - Security and Opportunity at the U.S.-Canada Border," (28 juin 2002) Disponible à : http://www.dhs.gov/dhspublic/display?theme=43&content=392&print=true. Dernière visite : 6 juin 2005.
[66] State of Michigan, "Press Release – Windsor-Detroit Crossing Study Moves Forward" (15 février 2005) Disponible à : http://www.partnershipborderstudy.com/pdfs/MDOT_News_Release.pdf. Dernière visite : 2 juin 2005.

Mais lorsque les membres du Comité ont posé des questions à des représentants du Michigan au Congrès à Washington, D.C., ceux-ci ont admis en toute franchise que si les Canadiens les pressaient de réduire l'incertitude à la frontière, les Américains en revanche n'exerçaient aucune pression en ce sens. Et, bien entendu, ce sont les Américains et non les Canadiens qui votent pour eux.

Et, bien entendu, ce sont les Américains et non les Canadiens qui votent pour eux.

L'incertitude à la frontière pourrait bien s'avérer un cancer pour l'économie canadienne. L'économie américaine souffrirait également de la fermeture d'un des points de passage importants – les chiffres figurant à la page 50 le montrent bien. Mais il y a un sale petit secret derrière le peu d'empressement de certains politiciens américains à améliorer rapidement la sécurité aux postes frontaliers terrestres entre le Canada et les États-Unis, et ce secret est le suivant :

> ***En faisant du Canada un endroit moins attrayant pour l'investissement de capital, l'incertitude à la frontière sert les intérêts de certaines entreprises et de certains politiciens locaux au Michigan.***

Si l'industrie perçoit que les passages de Windsor-Détroit sont peu fiables, alors le Canada finira par en éprouver des effets négatifs, comme une réduction de l'investissement, voire un désinvestissement[67]. Comme l'a indiqué Gerald Fedchun, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada : « Nous ne pensons pas qu'une telle perception existe dès maintenant, mais d'autres peuvent utiliser contre nous le facteur d'incertitude[68]. »

Depuis le 11 septembre 2001, le mot d'ordre aux États-Unis est que la sécurité nationale passe avant le commerce. Mais, pour certaines collectivités américaines qui aimeraient voir les investissements au Canada se déplacer dans leur direction, le discours patriotique peut servir de paravent à d'autres intentions.

[67] On pourrait définir le désinvestissement comme étant le retrait de l'investissement de capitaux du Canada.
[68] Michael Vaughn, « Five Questions for…The President, Automotive Parts Manufacturers' Association », *The Globe and Mail* (jeudi 23 septembre 2004) : G2.

Le peuple américain a besoin de passages frontaliers Canada-É.-U. améliorés pour des raisons de sécurité, et les discours politiques ne manquent pas qui présentent la sécurité comme étant la préoccupation première de chaque patriote.

TABLEAU 6 : Retards dans les infrastructures frontalières
Extrait des témoignages du Comité, 1er décembre 2004 : « Huit années, c'est donc une éternité pour l'investissement étranger direct. » **Mark Norman, président du conseil d'administration et PDG de DaimlerChrysler Canada**

Le peuple américain a besoin de passages frontaliers Canada-É.-U. améliorés pour des raisons économiques. Cela est peut-être moins connu des Américains en général, mais le secteur américain des entreprises comprend certainement l'élément profit résultant de la production canado-américaine intégrée qui s'est fortement développée depuis la mise en oeuvre de l'ALENA.

Et pourtant, du côté américain de la frontière, les politiciens continuent à se traîner les pieds et à ne pas vouloir agir rapidement pour régler la situation des postes non sûrs[69]. Cela pourrait très bien servir les intérêts de certains politiciens américains dont la clientèle essaie d'attirer des investissements externes dont le Canada profiterait peut-être autrement. Mais ce n'est dans l'intérêt général ni de la sécurité ni de l'économie des États-Unis.

Il est dans l'intérêt du Canada – et de l'ensemble des États-Unis – que les électeurs qui voteront lors des élections à la mairie de la Ville de Détroit (novembre 2005) et au poste de gouverneur de l'État du Michigan (novembre 2006) ainsi qu'à l'élection présidentielle et du Congrès (novembre 2008) comprennent clairement les conséquences des lenteurs dans l'amélioration des passages frontaliers entre les deux pays.

On ne devrait pas permettre aux intérêts locaux de miner les intérêts généraux de deux grands pays.

[69] D'après le *Forbes Magazine*, le propriétaire du pont Ambassador a contribué aux campagnes électorales de la représentante américaine Carolyn Cheeks Kilpatrick et du maire de Détroit, Kwame Kilpatrick, dans le but de ralentir la construction d'infrastructures frontalières. Stephane Fitch et Joann Muller, « The Troll Under The Bridge », *Forbes Magazine* (15 novembre 2004): 135-141.

RECOMMANDATION

22. D'ici 2005, que le gouvernement fédéral finance une campagne d'information qui fera connaître aux Canadiens et aux Américains les avantages, tant du point de vue de la sécurité que de celui de l'économie, d'une action rapide des deux côtés de la frontière en vue d'améliorer les postes frontaliers et l'accès à ceux-ci.

C. Le processus actuel sera contesté

Des témoins des gouvernements fédéral et de l'Ontario ont indiqué que le processus qu'ils mettent en oeuvre est optimal pour les grands projets d'infrastructure et qu'il s'agit du moyen le plus sûr d'arriver à une bonne décision, de manière aussi économique et rapide que possible[70]. Lorsqu'on lui a demandé si la construction des infrastructures à Windsor-Détroit serait accélérée, la vice-première ministre McLellan a répondu :

> « Je sais que vous ne suggériez pas que nous prenions des raccourcis juridiques, car cela nous exposerait à des poursuites judiciaires, et ce que nous tentons de faire, en partie, c'est de faire en sorte que le processus soit respecté et que tout le monde ait la conviction que le processus est équitable. Ainsi, on l'espère, tout risque d'être attaqué en justice par qui que ce soit sera réduit, sinon éliminé. »

La vice-première ministre fait montre d'un optimiste exagéré lorsqu'elle déclare que l'adhésion au processus binational existant permettra d'éviter les litiges.

Le Comité est convaincu que le processus est défectueux depuis l'origine car il repose sur l'hypothèse que les litiges peuvent être évités. La vice-première ministre a reçu des mauvais conseils, qui frôlaient même la naïveté.

La solution envisagée à la situation de Windsor-Détroit sera un élément majeur d'infrastructure ayant des retombées sur deux grandes villes et des intérêts commerciaux en concurrence : *le respect le plus strict du processus ne peut*

[70] Bruce McGuaig, « Témoignage », Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (1er décembre 2004); et Guy Bujold, « Témoignage », Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (7 février 2005).

aucunement désamorcer d'éventuels litiges. S'il doit y avoir contentieux, mieux vaut le régler tout de suite que plus tard.

Et si, entre-temps, les activités sont perturbées à un poste frontalier...

Le processus du Partenariat repose sur l'hypothèse que le Canada et les États-Unis peuvent se tirer d'affaire tant bien que mal tandis que le processus définit lentement des solutions. La situation est beaucoup plus urgente que cela.

Comme l'a demandé le sénateur Jim Munson à Bruce McGuaig, l'un des principaux responsables du ministère des Transports de l'Ontario qui travaillent sur la question de l'infrastructure à Windsor-Détroit, lorsqu'il a comparu devant le Comité en décembre 2004 :

> « Les dates [prévues pour l'achèvement d'un nouveau poste frontalier] ne sont-elles pas légèrement trompeuses? Qu'arrive-t-il [...] si vous perdez l'un de ces passages frontaliers? Est-ce la tragédie? Il y a toutes ces attentes. Ces dates seraient toutes fausses, n'est-ce pas? »

M. McGuaig a répondu :

> « Ce n'est pas une hypothèse dont nous avons tenu compte dans cette évaluation. S'il survenait un événement de ce type, il va falloir d'autres mesures pour y répondre. Ce processus n'est pas conçu en fonction de l'hypothèse que nous perdrions l'accès à l'un des passages frontaliers. »

Le Comité ne croit pas que le Canada ou les États-Unis peuvent se payer le luxe d'attendre tout le temps qu'il faudra pour l'établissement d'un poste frontalier additionnel. L'incidence d'une perturbation à long terme causée par des dommages à un poste ou par sa destruction serait trop grande.

SOLUTIONS : ACCÉLÉRER LA CONSTRUCTION À WINDSOR-DÉTROIT

Compte tenu des conséquences de l'inaction, on devrait envisager toutes les avenues pouvant mener à l'adoption d'un calendrier plus raisonnable. Le Comité croit nécessaire d'adopter des approches novatrices afin d'accélérer

l'établissement d'un nouveau poste frontalier à Windsor-Détroit. Il en propose trois.

Premier accélérateur : Amorcer dès que possible la phase de conception

Parallèlement au processus du Partenariat, diverses parties prenantes ont engagé des sociétés d'ingénierie et de consultation afin d'examiner les options dans le corridor Windsor-Détroit. L'une de ces firmes était Sam Schwartz Engineering PLC, qui a effectué pour la Ville de Windsor une étude d'éventuelles solutions de rechange pour les points de passage.

Dans son rapport, la firme examine les cinq solutions proposées dans le rapport binational de faisabilité (qui a précédé l'actuel processus d'évaluation environnementale)[71]. Les cinq solutions n'ont pas encore été retenues comme dernières candidates pour le passage frontalier éventuel, mais elles sont des candidates probables.

Le Comité est d'avis qu'on devrait mener de front autant d'étapes que possible du processus. Sans préjuger d'un éventuel résultat, le gouvernement fédéral devrait amorcer la conception de quatre des cinq options présentées dans le rapport Schwartz sans attendre les résultats de l'évaluation environnementale du « Partenariat binational entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan ». [72]

De l'avis du Comité, ce projet est suffisamment urgent pour qu'on entreprenne la conception de quatre des cinq options parallèlement à l'évaluation des questions environnementales. Les coûts seront plus élevés. Mais, comparativement à ce que les retards coûtent à l'économie canadienne, et pourraient encore lui coûter s'il y a un dérapage au pont ou au tunnel, ces frais supplémentaires représentent un investissement dans la prévention des désastres.

L'approche recommandée par le Comité pourrait réduire d'au moins deux ans la période nécessaire à l'établissement d'un nouveau poste frontalier à Windsor-

[71] La Ville de Windsor (Ontario) a retenu les services de l'entreprise Sam Schwartz Engineering PLLC (SSC) pour qu'elle lui recommande une manière de régler les problèmes du trafic commercial et de passagers aux passages frontaliers Détroit-Windsor.

[72] Le Comité pense que le gouvernement a besoin de commencer le design sur quatre des cinq alternatives car la cinquième option donne pas le licenciement qui est nécessaire à Windsor-Detroit. Le Comité a recommandé que licenciement soit un élément clé pour n'importe quel passage.

Détroit, tout en permettant au Partenariat d'évoluer presque en continu de l'évaluation environnementale à la phase de construction.

Deuxième accélérateur : Construire un poste frontalier à l'extérieur de Windsor-Détroit

Nous ne pouvons permettre que le processus s'embourbe dans le jeu politique local de Windsor-Détroit.

Afin d'assurer l'établissement d'un nouveau poste le long de la frontière terrestre, le gouvernement devrait envisager de mettre en oeuvre une stratégie semblable à celle adoptée pour résoudre le problème d'infrastructure au passage de St. Stephen-Calais entre le Nouveau-Brunswick et le Maine.

Le poste très fréquenté de St. Stephen-Calais occupe le centre des deux villes et bloque souvent le trafic pendant des heures. À l'heure actuelle, la stratégie appliquée pour résoudre ce problème consiste à construire un nouveau poste à l'extérieur des deux collectivités[73].

On pourrait aussi appliquer cette stratégie à Windsor-Détroit. Le gouvernement devrait mettre en branle un processus d'examen des passages possibles au nord du lac Sainte-Claire le long de la frontière Ontario-Michigan ou le long de la frontière Ontario-New York. Un poste à l'extérieur de la ville :

A. Offrirait un itinéraire alternatif pour les véhicules (14 %) qui traversent Windsor-Détroit dans le cadre de déplacements sur de longues distances;

B. Constituerait une solution de remplacement au pont et au tunnel, sans congestionner davantage les villes en question et sans aliéner les groupes susceptibles de contester toute nouvelle structure;

C. Introduirait un élément de concurrence dans les délibérations des responsables à Windsor-Détroit, ce qui pourrait stimuler l'action.

[73] Bujold, « Témoignage », Délibérations du CSPSND (7 février 2005).

Troisième accélérateur : Accorder au vice-premier ministre le pouvoir d'accélérer la construction grâce à une mesure législative

L'importance des passages frontaliers vers le Canada à Windsor-Détroit est tellement grande dans l'ensemble, et les répercussions de la perturbation permanente de l'un d'entre eux seraient tellement graves, que le Comité voit dans la situation actuelle un « état d'urgence » pour la sécurité du Canada.

Cela dit, le gouvernement fédéral a à la fois le mandat et l'obligation, dans l'intérêt de la sécurité nationale, de remédier au problème en établissant un nouveau poste frontalier aussi rapidement que possible (Annexe XIV).

Il devrait y pourvoir en déposant un texte de loi qui accorde au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile le pouvoir d'accélérer la construction d'infrastructures frontalières clés.

Ce texte de loi devrait autoriser le vice-premier ministre à déroger à toutes les lois dont, à son avis, l'application doit être suspendue pour permettre la construction rapide de barrières et de routes à la frontière. Il devrait aussi limiter les recours juridiques de ceux qui voudraient contester la décision de construire une infrastructure frontalière visée par une dérogation (sans limiter leur droit à une indemnisation pour tout préjudice causé en raison de l'accélération du processus).

Un texte de loi semblable est en train de franchir les étapes du Congrès des États-Unis, afin d'accélérer la construction aux frontières[74].

[74] Le projet de loi en question est le Real ID Act de 2005. On y a accès à http://thomas.loc.gov.

RECOMMANDATIONS

23. Dans l'intérêt de la sécurité nationale, le gouvernement fédéral devrait présenter un texte de loi accordant au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile le pouvoir d'accélérer la construction d'infrastructures frontalières.

24. Le gouvernement fédéral devrait s'assurer que les plans des cinq passages frontaliers viables seront terminés d'ici à 2008.

25. Le gouvernement fédéral devrait travailler de concert avec le gouvernement des États-Unis afin d'achever d'ici à 2011 l'établissement d'un nouveau passage frontalier à Windsor-Détroit.

26. Le gouvernement fédéral devrait entreprendre immédiatement une étude de faisabilité sur l'établissement de postes frontaliers à l'extérieur de la région métropolitaine de Windsor-Détroit.

Chapitre VI

Après

Le présent rapport ne se voulait pas une évaluation intégrale des problèmes à la frontière méridionale du Canada. Quoi qu'il en soit, la sécurité à la frontière demeurera une des grandes priorités du Comité.

Dans des rapports subséquents, ce dernier se penchera sur les sujets suivants :

A. La difficulté d'assurer la sécurité entre les postes frontaliers

Les équipes intégrées de la police des frontières (ÉIPF) du Canada et des États-Unis, auxquelles participent plusieurs organismes, effectuent du travail encourageant dans 15 régions le long de la frontière canado-américaine.

Faisant activement appel à des techniques policières axées sur le renseignement, ces équipes s'attaquent aux menaces qui lui sont signalées au lieu de se contenter de patrouiller la frontière[75]. Elles semblent accomplir un précieux travail, mais le public l'ignore encore, le gouvernement n'ayant divulgué jusqu'à présent aucune mesure systématique de leur capacité à réduire les menaces à la frontière.

Le Comité n'est pas convaincu que les ÉIPF offrent un niveau de sécurité suffisant entre les postes frontaliers. Il nous apparaît logique de répartir les ressources affectées à la lutte contre la criminalité en se fondant sur les renseignements obtenus et les analyses effectuées, au lieu de tout simplement effectuer des patrouilles au hasard.

Nous nous interrogeons cependant sur les mesures supplémentaires qui pourraient être prises.

- On aura beau parler des succès des ÉIPF, à quel point celles-ci sont-elles vraiment efficaces?

- Quelle devrait être l'étendue du rôle joué par les ÉIPF dans le système de surveillance de la frontière?

[75] Les ÉIPF sont déployées entre les postes frontaliers. Elles ne s'occupent ni de douanes ni d'immigration.

- A-t-on besoin de patrouilles frontalières en sus des ÉIPF? Le cas échéant, qui devrait assurer ces patrouilles?

- Quel rôle d'autres technologies, telles que les détecteurs, les caméras et les véhicules aériens télécommandés, devraient-elles jouer à la frontière canado-américaine?

B. Garantir la sécurité tout au long de la chaîne d'approvisionnement

On peut évidemment renforcer la sécurité à la frontière canado-américaine en décelant les dangers possibles avant leur arrivée à la frontière.

Chaque année, des millions de conteneurs sont expédiés par camion ou par train entre le Canada et les États-Unis. Il est essentiel, pour les responsables de la sécurité à la frontière, de connaître leur provenance, leur contenu, leur expéditeur et leur destinataire.

Le Comité a commencé à examiner l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Il s'intéresse particulièrement aux aspects suivants :

- la sécurité portuaire et aéroportuaire;

- l'évaluation des risques appliquée au contrôle des marchandises, depuis leur point de chargement à l'étranger jusqu'à leur destination finale, y compris pendant leur voyage vers le Canada et leur transport à l'intérieur même du Canada;

- l'entreposage, la documentation d'expédition, la manutention, le contrôle en transit et la sécurité physique des conteneurs.

Voici quelques-unes des principales questions auxquelles cette nouvelle étude cherchera à répondre :

- Comment peut-on mettre sur pied un système de surveillance des conteneurs grâce auquel on pourrait suivre les conteneurs et s'assurer de leur intégrité tout au long de leur parcours dans la chaîne d'approvisionnement?

- À quel point les systèmes canadiens de ciblage et d'inspection sont-ils efficaces?

- Le Canada a-t-il déployé suffisamment d'équipements, tels des appareils d'inspection des véhicules et du fret (VACIS) et des portiques de détection de radiation, et utilise-t-il ces équipements aussi efficacement qu'il le pourrait ou qu'il le devrait?

- Le Canada devrait-il soumettre à des inspections tous les conteneurs devant sortir du pays?

C. Contrôle des participants aux programmes EXPRES et NEXUS

Le Comité se penchera également sur l'efficacité et l'intégrité des programmes s'adressant aux expéditeurs connus et dignes de confiance, des programmes tels que EXPRES (expéditions rapides et sécuritaires) et NEXUS Autoroutes.

EXPRES et NEXUS Autoroutes sont des programmes conjoints du Canada et des États-Unis destinés à simplifier le passage à la frontière des marchandises et des voyageurs sans pour autant diminuer la sécurité. Dans le cadre du programme EXPRES, on a harmonisé les procédures commerciales dans le but de faciliter le dédouanement des chargements commerciaux. Les chauffeurs inscrits au programme sont contrôlés avant leur arrivée à la frontière. Le même principe de dédouanement s'applique dans le cas du programme NEXUS, cette fois à l'égard des voyageurs.

Sont inscrits au programme EXPRES quelque 26 000 chauffeurs, de même que 15 sociétés d'importation et 367 entreprises de transport de marchandises. Le programme NEXUS Autoroutes compte actuellement près de 75 000 participants[76]. Les deux programmes offrent aux personnes préautorisées, surtout des importateurs et des exportateurs, l'usage de voies spéciales leur permettant de franchir la frontière dans les meilleurs délais. Les deux visent (a) à rendre la circulation plus fluide à la frontière pour les transporteurs préautorisés et (b) à libérer des ressources afin que les services frontaliers canadiens et américains puissent se concentrer sur les risques plus importants[77].

---

[76] McLellan, « Témoignage » (11 avril 2005) et Alain Jolicoeur, « Amélioration de la frontière du Canada au 21e siècle », présentation lors d'une discussion informelle à l'École de la fonction publique du Canada (10 février 2005). Disponible à : http://www.myschool-monecole.gc.ca/events/archives/Armchair/docs/ecb10-02-05_f.ppt. Dernière visite: 6 avril 2005.

[77] Agence des services frontaliers du Canada, « Document d'information : Expéditions rapides et sécuritaires » (janvier 2005) et « Document d'information : Le programme NEXUS Autoroutes » (janvier 2005). Disponibles à : www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/factsheets/2005/0125fast-f.html et www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/factsheets/2005/0125nexus_highway-f.html. Dernière visite : 10 avril 2005.

On a certainement besoin de ces programmes, qui ont raccourci les délais à la frontière en réduisant la quantité de temps que le personnel frontalier doit consacrer au contrôle des participants.

Il est important d'éviter que les programmes EXPRES et NEXUS n'ouvrent toute grande la porte à la contrebande. Cependant, comme tout programme faisant intervenir l'aspect sécurité, ils doivent être aussi efficaces dans les faits qu'en apparence, et le Comité se pose des questions sur leurs rouages internes :

- Dans quelle mesure les procédures de contrôle des candidats à ce genre de programmes sont-elles efficaces? Quels sont les taux d'acceptation, de rejet et de renouvellement? Arrive-t-il souvent que des participants à ces programmes soient surpris à tricher?

- Procède-t-on à des vérifications au hasard pour s'assurer que des participants sans scrupules ne profitent pas de l'autorisation préalable qui leur est accordée pour introduire illégalement des marchandises ou articles indésirables?[78]

- A-t-on pris des mesures pour empêcher des véhicules non autorisés à emprunter les voies spéciales réservées aux participants des programmes EXPRES et NEXUS?

- Comment l'ASFC prévoit-elle améliorer les infrastructures à proximité des postes frontaliers, où les camions pourraient être contrôlés avant de s'engager dans des voies réservées menant à la frontière, ce qui accélérerait leur passage et réduirait la congestion aux postes frontaliers?

[78] Dans son investigation à date, le Comité a entendu une anecdote d'un participant au programme EXPRES à Windsor que les vérifications au hasard son extrêmement unique.

D. L'obligation d'informer le public de l'efficacité des mesures de sécurité

Comme il était écrit dans un article du *Washington Post* datant du mois d'août 2004 :

> En recourant inutilement au secret, le gouvernement finit par perdre la confiance du public. Il devient impossible pour ce dernier de croire le gouvernement quand il affirme que certaines informations sont confidentielles, même quand elles le sont réellement. Depuis le 11 septembre 2001, il est encore plus dangereux d'abuser du secret puisqu'on risque ainsi de taire des informations qui mériteraient d'être examinées et analysées par différents intéressés[79].

Mais assez parlé. C'est un sujet sur lequel le Comité reviendra.

[79] « Too Much Secrecy », *Washington Post* (28 août 2004) : A24.

ANNEXE I

Ordre de renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 20 octobre 2004 :

L'honorable sénateur Kenny propose,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la politique de sécurité nationale du Canada. Le comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque et de prévenir ces situations, ainsi que la capacité du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile de remplir son mandat;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, corrigent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières et de nos infrastructures essentielles.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus lors de la trente-septième législature soient renvoyés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 2006 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mai 2006.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

ANNEXE II

Index des recommandations

1. Qu'on révise les montants de l'exemption personnelle de façon à permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada de se concentrer davantage sur la sécurité. Cette révision devrait comprendre une harmonisation avec les États-Unis et des augmentations bilatérales graduelles jusqu'à concurrence de 2 000 $.

2. Le gouvernement devrait mettre sur pied un système d'évaluation périodique de l'efficacité de chacune des composantes des programmes de sécurité nationale du Canada à nos frontières terrestres;

3. Le gouvernement devrait communiquer les résultats des évaluations périodiques de l'efficacité des programmes de sécurité à la frontière, après un délai suffisant (d'au plus six mois) pour remédier aux problèmes mis au jour.

4. Que l'Agence des services frontaliers du Canada ne déploie que des inspecteurs ayant reçu une formation complète pour s'acquitter des tâches primaires aux lignes d'inspection.

5. Que le nombre d'employés de l'Agence des services frontaliers du Canada permette de fournir des services de sécurité compatibles avec l'accroissement de la menace lié à l'augmentation de la circulation et des facteurs de menace aux postes frontaliers terrestres entre le Canada et les États-Unis ces dernières années.

6. Que l'Agence des services frontaliers du Canada veille à ce qu'il y ait au moins deux personnes dans les postes frontaliers terrestres pour au moins la moitié de tous les quarts de travail d'ici au 31 décembre 2006; et qu'il y ait au moins deux personnes dans tous les postes frontaliers terrestres pour tous les quarts de travail d'ici au 31 décembre 2007.

7. Que l'Agence des services frontaliers du Canada augmente considérablement sa capacité d'envoyer du personnel supplémentaire dans les postes frontaliers lorsque surviennent des situations d'afflux ou d'urgence, et qu'elle apporte des preuves à l'appui de cette augmentation de capacité d'ici au 31 décembre 2006.

8. Que l'Agence des services frontaliers du Canada examine la possibilité de jumeler des étudiants avec des inspecteurs à plein temps aux postes frontaliers terrestres, de sorte que les étudiants puissent acquérir à la fois un revenu d'été et des crédits en vue de l'obtention d'un diplôme d'études collégiales dans les domaines du maintien de l'ordre et de la sécurité.

9. Que l'Agence des services frontaliers du Canada élargisse ses programmes de formation conformément à sa nouvelle mission axée sur la sécurité plutôt que sur la perception de taxes.

10. Que l'Agence des services frontaliers du Canada améliore les programmes de formation destinés au personnel frontalier, en mettant en particulier l'accent sur les éléments visant à améliorer leurs techniques interrogatoires et à rehausser leur sensibilité culturelle.

11. Que l'Agence des services frontaliers du Canada rende obligatoires le signalement et le catalogage rapides des incidents critiques auxquels est confronté le personnel

12. Que l'Agence des services frontaliers du Canada présente, dans son rapport annuel au Parlement, une liste des incidents critiques survenus durant l'année.

13. Que le gouvernement fédéral arme les agents frontaliers s'il n'est pas disposé à maintenir une présence de la GRC à tous les postes frontaliers terrestres.

14. Que le gouvernement, s'il décide d'armer ses agents frontaliers, crée un programme de formation au maniement des armes à feu et de renouvellement du certificat qui répond aux exigences de la formation au maniement des armes à feu de la Gendarmerie royale du Canada, ou les dépasse.

15. L'Agence des services frontaliers du Canada devrait raccorder *l'ensemble* des 62 postes frontaliers non raccordés au cours du présent exercice financier.

16. L'Agence des services frontaliers du Canada devrait rationaliser les données qu'utilisent les agents des lignes d'inspection primaire et secondaire et en améliorer la qualité.

17. Que le gouvernement fédéral élabore et publicise un plan de mise en oeuvre du prédédouanement, comportant des échéanciers clairs.

18. Que le gouvernement fasse le nécessaire, avec la coopération des États-Unis, pour élargir le prédédouanement à l'interchangeabilité des inspections à l'échelle du continent, à tous les points de passage aux ponts et aux tunnels.

19. D'ici 2007, que le gouvernement exige, pour tous les voyageurs qui entrent au Canada (y compris les Canadiens), des documents:

    a) infalsifiables;

    b) lisibles par machine;

    c) contenant un identificateur biométrique;

    d) dont on sait qu'ils ont été délivrés sur la foi d'une identification fiable.

20. Que seuls les projets de nouvelles infrastructures frontalières séparées et sécuritaires offrant une redondance des moyens soient envisagés.

21. Que tout nouveau passage frontalier construit à Windsor-Detroit comporte des installations de prédédouanement.

22. Que le gouvernement fédéral finance sans tarder une campagne d'information qui fera connaître aux Canadiens et aux Américains les avantages, tant du point de vue de la sécurité que de celui de l'économie, d'une action rapide des deux côtés de la frontière en vue d'améliorer les postes frontaliers et l'accès à ceux-ci.

23. Dans l'intérêt de la sécurité nationale, le gouvernement fédéral devrait présenter un texte de loi accordant au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile le pouvoir d'accélérer la construction d'infrastructures frontalières.

24. Le gouvernement fédéral devrait travailler de concert avec le gouvernement des États-Unis afin d'achever d'ici à 2011 l'établissement d'un nouveau passage frontalier à Windsor-Détroit.

25. Le gouvernement fédéral devrait s'assurer que les plans des cinq passages frontaliers viables seront terminés d'ici à 2008.

26. Le gouvernement fédéral devrait entreprendre immédiatement une étude de faisabilité sur l'établissement de postes frontaliers à l'extérieur de la région métropolitaine de Windsor-Détroit.

ANNEXE III

Ont discuté avec le Comité

Abbas, M Leo
Maire
Ville de Happy Valley, Goose Bay
3 février 2005

Adams, Mr. John
Commissaire
Garde côtière canadienne
5 mai 2003

Addy, Major-général (retraité), Clive
Ex-président national
Fédération des instituts militaires et interarmées du Canada
15 octobre 2001

Alexander, Dr Jane
Directrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA)
4 février 2002

Allard, L'honorable, Wayne
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Amos, Adjudant-chef, Bruce
423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Adams, Surintendant Bill
Direction des services fédéraux
GRC
9 juin 2003

Adams, Caporal Terrance
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Alarie, Caporal-chef Bernadette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Allan, Major Murray
Commandant adjoint
Royal Regina Rifles
27 janvier 2003

Allen, M., Jon
Directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002, 17 mars 2003

Anderson, Colonel N.J.
Défense nationale
2 mai 2005

Andrash, Sergent, P. (Duke)
Division des opérations, Équipe du secteur riverain, Police de Vancouver
18-22 novembre 2001

Arcand, Adjutant-chef Gilles
5e Régiment du génie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Atkins, Surintendant principal Ian
Agent de la police criminelle, Division H
Gendarmerie royale du Canada
22-24 jan. 2002 / 22-23 sept. 2003

Atkinson, Mme Joan
Sous-ministre adjointe, Développement des politiques et programmes
Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration
28 janvier 2002

Audcent, M. Mark
Légiste et conseiller parlementaire
Sénat du Canada
2 décembre 2002

Avis, Capitaine de frégate Peter
Directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes
Ministère de la défense nationale
7 avril 2003

Axworthy, Dr. Thomas
Président, Centre for Study of Democracy
Université Queen's
29 septembre 2003

Badger, Capitaine Chris J.
Vice-président responsable des opérations
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Baird, Caporal-chef Keith
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Baker, M. Mike
Vice-président, Gestion générale,
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre- 2002

Baker, Lieutenant-colonel Roy
Officier logistique et génie de l'escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Balnis, M. Richard
Attaché de recherche principal,
Syndicat canadien de la fonction publique « SCFP »
18 novembre 2002

Baltabaev, député, M. Tashpolot
République de Kyrgyz
12 mai 2003

Barbagallo, Lieutenant Jason
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Bariteau, Lieutenant-colonel François
Commandant, Recruitement Forces canadienne, École de leadership et recrues, Défense nationale
1 juin 2005

Barrette, M. Jean
Directeur Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Basrur, Dr Sheela,
Médecin hygiéniste
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Bastien, Commandant, Yves
Officier d'administration (formation)
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bax, Mme Janet
Directeur général, Programmes, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
20 octobre 2003

Beattie, Capitaine Davie
Adjudant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Barrett, Major, Roger R.
Officier opérationnel, 2 RCR
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Bartley, M., Alan
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
Défense nationale
19 juillet 2001

Bastien, Major-général, Richard
Commandant adjoint du Commandement aérien, chef d'état-major adjoint de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Baum, Major Nigel
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Beare, Brigadier-général Stuart A.
Commandant, Secteur de l'Ouest de la Force terrestre
Défense nationale
Le 7 mars 2005

Beattie, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur d'état-major, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Beazley, M. Frank
Chef de police
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bégin, M. Robert
Directeur régional, Bureau régional du Québec, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Belcourt, Adjudant-chef Mario
12e Régiment blindé du Canada
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Bell, M. Peter
Analyste du renseignement,
Organized Crime Agency of British Columbia
18-22 novembre 2001

Bercuson, Dr. David J.
Directeur, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
19 avril 2004 / 8 mars 2005

Berry, Major David
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Berthiaume, M. Tim
Chef adjoint du Service des incendies
Ville de Windsor
10 février 2003

Beers, Caporal-chef Robert
École du genie électrique et mécanique des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Begley, Inspecteur J.J. (Jim)
Police fédérale
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Bell, Lieutenant-commander John
Commandant, NCSM Queen
Défense nationale
9 mars 2005

Belzile, Lieutenant-général (retraité) Charles
Président,
Conférence des associations de la défense
15 octobre 2001

Bernier, Adjudant Michel
5e Peloton de police militaire
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Berthiaume, Lieutenant-colonel Phllip (Res)
Essex and Kent Scottish Regiment
Le 1 décembre 2004

Bildfell, M. Brian
Directeur, Services d'ambulance
27 février 2003

Bilodeau, M. Ronald
Secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et du renseignement
Bureau du conseil privé
24 février 2003

Bissonnette, capitaine J.R.A.
Commandant, 5e Peloton de police militaire, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Black, Lieutenant colonel, Dean C.
Commandant, 403e Escadron
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Blair, Colonel Alan
Commandant, 12e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Blanchard, Caporal-chef Piette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Bland, M., Douglas
Président, Programme de gestion de la défense, École des études politiques, Université Queen
29 octobre 2001 / 27 mai 2002

Bishop, Jr., L'honorable, Sanford D.
(démocrate - Géorgie)
Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (États-Unis)
5 février 2002

Black, M. Bob
Directeur, Bureau des préparatifs d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Blackmore, M. David
Directeur des Immeubles et des biens, gestionnaire du Centre des opérations d'urgence, Ville de Saint-John's
31 mars 2003

Blair, Adjudant maître Gérald
L'École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Blanchette, Lieutenant-colonel Michael
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Blight, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Blondin, Colonel Yvan
Commandant, 3e escadre Bagotville
Défense nationale
1 juin 2005

Boisjoli, Lieutenant-commandant, André
Commandant, NCSM Glace Bay
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bon, M. Daniel
Directeur général, Planification des politiques, sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Boswell, Lieutenant-colonel Brad
Directeur intérimaire de la doctrine de l'Armée, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Boucher, M. Mark
Secrétaire-trésorier national
Guilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

Bourgeois, M. Terry
Chef, District rural n°3
Communications, Service d'incendie et d'urgence, Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bloodworth, Mme Margaret
Sous-ministre, Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005

Bolton, Lieutenant colonel Bruce D.
Commandant
Black Watch
5-6 novembre 2001

Bonnell, M. R.J. (Ray)
Surintendant, officier responsable, Sous-direction des services de protection, GRC
2 décembre 2002

Bouchard, Major-général J.J.C.
Commandant, 1ère Division aérienne canadienne, Défense nationale
10 mars 2005

Boulden, Dr. Jane
Présidente de recherche canadienne en relations internationales et études de sécurité, Collège militaire royale du Canada
29 novembre 2004

Boutilier, Dr. James A.
Conseiller spécial (Politique), Forces maritimes, Quartier général du Pacifique, Ministre de la défense nationale
9 juin 2003

Bowes, Lieutenant-colonel Steve
École de l'Arme Blindée
BFC Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Bramah, M. Brian
Directeur régional
Transports Canada
18-22 novembre 2001

Bradley, John
Technicien à l'imagerie, 17e Escadre,
Historien associé des forces aériennes
18-22 novembre 2001

Brodeur, Vice-amiral (à la retraite) Nigel
A titre individuel
1 mars 2005

Brown, Major Chris
424e Escadron
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Buck, Vice-amiral, Ron
Chef d'état-major de la Force maritime,
Défense nationale
3 décembre 2001 / 14 août 2002 /
7 avril 2003 / 6 décembre 2004

Bugslag, M. Bob
Directeur général, Programme
d'urgence provincial, Gouvernement
du Colombie Britannique
1 mars 2005

Boyer, Colonel Alain
Commandant, 15e escadre Moose Jaw
Défense nationale
9 mars 2005

Brandt, Mr. Brion
Directeur, Politique de la sûreté
Ministère des transports Canada
5 mai 2003

Brochet, M. Pierre
Inspecteur, chef de la Section de la
planification opérationnelle,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Brooks, Capitaine Melissa
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Bryan, M. Robert
Coordonnateur des plans d'urgence
(planification), Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Buenacruz, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bujold, M. Guy
Sous-ministre adjoint
Infrastructures Canada
7 février 2005

Bullock, Mme, Margaret
Directrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et Règlements, Sécurité organisationnelle, Air Canada
18-22 novembre 2001

Burke, M., Sean
Adjoint de recherche,
National Security Studies
Council on Foreign Relations
4 février 2002

Burr, Ms Kristine
Sous-ministre adjointe, Politique
Transport Canada
7 février 2005

Calder, M., Kenneth
Sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
26 novembre 2001 / 14 août 2002 /
26 avril 2004 / 25 octobre 2004

Cameron, Colonel, Scott
Directeur de la Politique de santé auprès de l'État-major du directeur général - Service de santé (DGSS), Défense nationale
10 décembre 2001

Campbell, Lieutenant-général, Lloyd
Commandant du Commandement, aérien et chef d'état-major de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Camsell, Lieutenant colonel J.F.
36e Bataillon des services
2 février 2005

Burke, Capitaine (M), Greg
Commandant par intérim
Forces maritimes de l'Atlantique
Défense nationale
22-24 janvier 2002

Burrell, M. Bruce
Sous-chef, Service régional des incendies de Halifax
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Butler, Mr. John
Directeur régional, Terre-Neuve et Labrador,
Garde côtière canadienne
2 février 2005

Cameron, Capitaine Keith
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Campbell, Anthony
Vice-préesident, Canadian Association for Security and Intelligence Studies
3 juin 2002

Campbell, Caporal Steve
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Caouette, M. Denis
Sergent, Section de la planification opérationnelle Section, Service de Police de Montréal, Ville de Montréal
26 septembre 2003

Capstick, Colonel Mike
Directeur, Stratégie personnel de terre
Défense nationale
10 mars 2005

Caron, Caporal Denis
Coordinateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous direction du crime organisé, GRC
7 avril 2003

Caron, Lieutenant-général Marc
Chef d'état-major de l'Armée de terre
Défense nationale
7 février 2005

Carroll, Lieutenant-commander Derek
NCSM Tecumseh
Défense nationale
8 mars 2005

Castillo, Caporal Marvin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Castonguay, Sergent d'état-major, Charles
Commandant d'unité
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Cellucci, Son excellence Paul
Ambassadeur, Ambassade des Etats-Unis d'Amérique au Canada
15 août 2002

Cessford, Lieutenant-colonel Michael
Commandant intérimaire, Groupe des opérations interarmées des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Chapin, M. Paul
Directeur général, Direction générale de la sécurité internationale, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
23 février 2004

Charette, M., Serge
Président national, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Chartier, Lieutenant-colonel honoraire Victor G., OMM, CD.
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Chartrant, Lieutenant-commandant, Yves
Commandant intérimaire, NCSM Huron
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Chow, Lieutenant Commander Robert
Commanding Officer, HMCS *Unicorn*
(Saskatoon)
January 27, 2003

Cirincione, M., Joseph
Directeur principal, Projet de non-prolifération
The Carnegie Foundation
5 février 2002

Clark, Capitaine Robert
Corps de cadets n° 2497, Bibliothécaire en chef, Bibliothèque de droit
Université McGill
5-6 novembre 2001

Clarke, M. Shawn
Directeur régional intérimaire, Île-du-Prince-Édouard, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Cohen, M. Andrew
Professeur adjoint
School of Journalism and Communications
Université Carleton
21 mars 2005

Connolly, Mr. Mark
Head, Customs Contraband, Intelligence and Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Christie, M. Ryerson
Chercheur, Centre for International and Security Studies
21 mars 2005

Clapham, Surintendant, Ward D.
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Clarke, Caporal-chef James
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Coble, L'honorable, Howard
Membre supérieur (républicain -- Caroline du Nord), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Collenette, C.P., député, L'honorable David,
Ministre des Transports
2 décembre 2002

Connolly, M. Mark
Directeur général, Direction des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003, 22 septembre 2003

Conyers, Jr., L'honorable, John
Membre supérieur (démocrate - Michigan)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Cooper, Premier officier Russ
Intervenant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Corcoran, M., James
Ancien directeur adjoint, Opérations
Service canadien du renseignement de sécurité
1 octobre 2001

Cormier, Matelot-chef Michel
École de la Police militaire des Forces armées, BFC Borden
25-27 juin 2002

Cormier, Capitaine Michael P.
Maître de port adjoint
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Côté, M., Bertin
Chef de mission adjoint
Ambassade du Canada (Washington)
4-7 février 2002

Côté, Caporal-chef Claude
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Côté, Brigadier général Gaston
Commandant, Force terrestre du secteur du Québec, Défense nationale
1 juin 2005

Côté, M., Yvan
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Coulter, M. Keith
Chef, Centre de la sécurité des télécommunications
24 février 2003

Couture, Lieutenant-général, Christian
Sous-ministre adjoint (Ressources humaines - militaires)
Défense nationale
10 décembre 2001

Crabbe, Lieutenant-général (à la retraite) Ray
Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
10 mars 2005

Creamer, M., Dennis
Vice-président, Finances et Administration
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Crober, M. Paul
Directeur régional pour C.-B. et Yukon,
Secteur de la gestion des urgences et de la sécurité nationale, Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
1 mars 2005

Crosbie, M. William
Directeur général
Direction de la Sécurité internationale
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer
Secrétaire-adjoint de la Défense,
Politique en matière de sécurité internationale, Bureau du Secrétaire de la défense (Etats-Unis)
6 février 2002

Croxall, Caporal Kevin
Services administratifs de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Cushman, Dr Robert
Médecin chef
Ville d'Ottawa
3 février 2003

D'Avignon, M. Michel
Directeur général, Sécurité nationale,
Secteur de la police et de la sécurité
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

D'Cunha, Dr Colin
Commissaire à la santé publique
Médecin hygiéniste en chef, ministère de la Santé et Soins de longue durée de l'Ontario
30 octobre 2003

Daigle, Major général Pierre
Conseiller principal en matière de défense du territoire national auprès du chef d'état-major de la Défense
17 mars 2003, 23 février 2004

Dal'aire, Gabriel
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Daniels, Soldat Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davidson, Contre-amiral Glenn V.
Commandant, Forces maritimes de l'Atlantique
Ministère de la défence nationale
22 septembre 2003

Davies, Mme Krysta M.
Spécialiste en analyse du renseignement
KPMG Investigation and Security Inc.
1 octobre 2001

Dawe, M. Dick
Directeur, Programmes de soutien du personnel
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

DeCuir, Brigadier général Mike
Commandant régional adjoint
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001

Deering, M. Richard
Chef de police
Royal Newfoundland Constabulary
3 février 2005

Dempster, Major-général Doug
Directeur général, Planification stratégique
Défense nationale
11 avril 2005

Deschamps, Colonel André
Directeur, Opération continentale,
Défense nationale
6 mai 2002

Devlin, M. W.A. (Bill)
Directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Aéroport international de Vancouver, Air Canada
18-22 November 2001

Davis, Colonel Christopher J.R.
Commandant, Quartier général du centre d'instruction au combat
Défense nationale
31 janvier 2005

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
November 5-6, 2002

Deemert, M. Rob
Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Dempsey, Lawrence
Secrétaire-trésorier national
Guilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

De Riggi, M. Angelo
Agent de renseignements
Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Desrosiers, Adjudant-chef Christian
5e Régiment d'artillerie légère du Canada
24 septembre 2003

deVries, Adjudant-chef (Adjuc) Nicolas (à la retraite)
Bandes militaires
31 janvier 2005

Dewar, Capitaine (M) (retraité) John
Membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada
12 mai 2003, 2 juin 2003

Dickenson, M. Lawrence T.
Secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 octobre 2001 / 24 février 2003

Dion, Caporal Yves
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 2002

Doge, Mme Trish
Directrice de la Gestion des risques et des urgences, Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Dowler, Premier maître 1ère classe, George
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Doyle, Lieuenant-colonel Bert
Commandant, 402e escadron
17e escadre, Winnipeg
18-22 novembre 2001

Duchesneau, M. Jacques
Président et premier dirigeant, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002

Dewitt, Dr. David
Directeur, Centre des études internationales et de sécurité
Université York
2 décembre 2004

Dietrich, Adjudant-chef Dan
Adjudant-chef
1ère Division aérienne du Canada
18-22 novembre 2001

Ditchfield, M. Peter
Sous-chef, Organized Crime Agency of British Columbia
18-22 novembre 2001

Douglas, Lieutenant-colonel Brian
École D'Artillerie
B.F.C. Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Downton, Caporal-chef Doug
426e Escadre d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Droz, M. Pierre
Surintendant adjoint, Police criminelle
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Dufour, Major Rénald
Commandant, 58th Air Defence Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Dufresne, Caporal
Unité du service postal des Forces canadiennes, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Duguay, M. Yves
Directeur principal, Gestion des risques - sécurité organisationnelle
Air Canada
18-22 November 2001

Duncan, M. Mark
Vice-président, Opérations Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002

Dunn, Major-général, Michael
Directeur adjoint, Plans et politique stratégique
Le Pentagone, (États-Unis)
6 février 2002

Durocher, Capitaine Pascal
Commandant adjoint
2e Escadron, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Earnshaw, Commandant Paul F.
Centre conjoint d'information et de surveillance océanique Trinity
ministère de la Défense nationale
22 septembre 2003

Edmonds, Capitaine (N) David
Chef d'état-major, Personnel et formation
Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Elcock, M. Ward
Directeur
Service canadien du renseignement de sécurité
14 août 2002, 17 février 2003

Elliott, M. William
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre, 2002, 5 mai 2003

Ellis, Capitaine Cameron
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Ellis, Colonel Jim
2e commandant, Opération Peregrine
Défense nationale
1 mars 2005

Ellis, Mme Karen
Sous-ministre adjointe (Infrastructure et environnement)
Défense nationale
6 juin 2005

Enger, Inspecteur T.G. (Tonia)
Division des opérations
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Erkebaev, député, L'honorable
Abdygany
Président de l'Assemblé législative
République de Kyrgyz
12 mai 2003

Evans, Mme Daniela
Chef, Opérations maritimes
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Evraire, Lieutenant-général (retraité)
Richard J.
Conférence des associations de la défense
19 avril 2004

Fadden, M. Richard
Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 janvier 2002

Fagan, M. Wayne
Union canadienne des employés des transports (UCET)
2 février 2005

Falconer, Capitaine Vic
Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services de santé -- Formation (Pacifique)
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Falkenrath, M. Richard
Directeur principal
Sécurité nationale (États-Unis)
7 fév 2002

Fantino, M. Julian
Chef du Service de la police de Toronto
6 mai 2002

Farmer, M. Rick
Gestion, Est de l'Ontario
Citoyenneté et immigration Canada
7-9 mai 2002

Farr, M. Bruce
Chef et directeur général, Services médicaux d'urgence de Toronto
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Ferguson, M. Brian
Sous-ministre adjoint, Services aux anciens combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Fergusson, M. James
Centre pour des études de la défense et de la sécurité, Département des études politiques
Université de Manitoba
10 mars 2005

Ferris, M. John
Faculté des Sciences sociales,
Programme des relations internationales
Université de Calgary
8 mars 2005

Fisher, OC, 2e peloton, Greg
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Fonberg, M. Robert
Sous-secrétaire du cabinet, Opérations
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003

Flagel, M. Brian
Directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Flynn, Commandant Steven
Garde côtière américaine et attaché supérieur de recherche
Études sur la sécurité nationale,
Council on Foreign Relations
4 février 2002

Fernie, M. Iain, directeur général,
Opérations de sécurité, Air Canada
24 juin 2002

Fields, M. Dave
Chef du Service des incencies
Ville de Windsor
27 février 2003

Fisher, Capitaine Kent
J8
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Flack, M. Graham
Directeur d'opérations, Groupe de travail sur les frontières
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003, 23 février 2004

Fleshman, M. Larry
Directeur général, Service à la clientèle (aéroport Pearson), Air Canada
24 juin 2002

Forcier, Contre-amiral J.Y.
Commandant, MARPAC
Défense nationale
28 février 2005

Forcier, Commodore Jean-Yves
Chef d'état-major J3, sous-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Fortin, Lieutenant-colonel Mario
Commandant intérimaire
426e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fox, Mr. John
Regional Representative, Nova Scotia
Union of Canadian Transportation Employees
September 22, 2003, February 2, 2005

Frappier, M. Gerry
Directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, ministère des Transports
7 avril 2003, 2 juin 2003

Fraser, Contre-amiral, Jamie D.
Commandant
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Frederick, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fries, M. Rudy
Coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence, Communauté de London-Middlesex, Ville de London
31 mars 2003

Forgie, M. John
Superviseur de l'exécution de la loi, Vancouver
Citoyenneté et Immigration Canada
18-22 novembre 2001

Foster, Lieutenant-colonel Rob
Commandant intérimaire, 8e Escadron de Maintenance (Air), BFC Trenton
25-27 juin 2002

Francis, Adjudant Charles
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Frappier, Lieutenant-colonel Jean
Commandant, 12th Canadian Armoured Regiment, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Fraser, Mme Sheila
Vérificatrice générale du Canada
10 décembre 2001 / 6 décembre 2004

Frerichs, Soldat Travis
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Froeschner, Major Chris
Commandant intérimaire
429e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gadula, Mr. Charles
Directeur général, Direction générale de la flotte, Services maritimes ministère des Pêches et des Océans
7 avril 2003

Gagné, Major M.K.
2nd Battalion Princess
Défense nationale
10 mars 2005

Gagnon, Major Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Gagnon, M. Jean-Guy
Directeur adjoint, Direction des enquêtes, Service de police de Montréal
26 septembre 2003

Gardner, Major Craig
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Garnett, le vice-amiral (retraité) Gary
Vice-président national pour les affaires maritimes, Ligue navale du Canada
12 mai 2003

Garnon, capitaine de corvette Daniel, Contrôleur, ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Gauthier, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gauthier, Major-général Michael J.C.M. MSC, CD, J2/Directeur général du renseignement
Défense nationale
13 décembre 2004

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime
Défense nationale
3 décembre 2001

Giasson, M., Daniel
Directeur des opérations, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
8 et 29 janiver 2002

Gibbons, L'honorable Jim
Membre (républicain - Nevada)
Comité special de la Chambre sur le renseignement (États-Unis)
6 fevrier 2002

Gilbert, Adjudant chef, Daniel
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Gilkes, Lieutenant-colonel B.R.
Kings Own Calgary Regiment
Défense nationale
8 mars 2005

Girouard, Commodore Roger
Commandant, CANFLTPAC
Défence nationale
28 février 2005

Glencross, Capitaine, Révérend Bruce
Aumônier du régiment
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Goatbe, M. Greg
Directeur général, Direction stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du
28 janvier 2002

Goodall, M. Bob
Surintendant, Bureau de soutien à la circulation et aux services régionaux
Police provinciale de l'Ontario
30 octobre 2003

Giffin-Boudreau, Mme Diane
Directrice générale par intérim, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration Canada
22 septembre 2003

Gilbert, M. Emory
Surintendant d'état-major, Services de soutien opérationnel, Police de Toronto, Ville de Toronto
30 octobre 2003

Gimblett, M. Richard
Chargé de recherche
Centre d'études en politiques étrangères, Université Dalhousie
21 février 2005

Giroux, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gludo, Colonel J.D.
Commandant, 41e Groupe-brigade du Canada, Défense nationale
8 mars 2005

Goetz, Capitaine J.J.
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Goss, L'honorable Porter
Président, Comité special de la Chambre sur le renseignement (É-U)
6 février 2002

Gotell, Adjudant-chef Peter
Opérations
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Graham, Corporal-chef
8e Escadron de maintenant (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Granatstein, Dr. Jack
Président, Council for Defence and Security in the 21st Century
27 mai 2002, 28 avril 2004

Grant, Capitaine Timothy J.
Commandant, 1 Canadian Mechanized Brigade Group
Défence nationale
7 mars 2005

Green, Major Bill
Commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
27 janvier 2002

Gregory, Matelot-chef
Département des ressources humaines de l'administration de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Goupil, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire, Unité d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec
5-6 novembre 2001

Graham, M. Erin
Responsible de la sécurité, Service regional de santé
23 septembre 2003

Grandy, M. Brian
Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenue du Canada
22-24 janvier 2002

Gray, P.C., Très honorable Herb
Président et commissaire
Section canadien
International Joint Commission
29 mars 2004

Grégoire, M. Marc
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté
Transports Canada
25 février 2004

Grue, M. Tom
Surintendant, Services de police
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Guevremont, Benoît
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Gutteridge, M. Barry
Commissaire, Travaux et Services
d'urgence, Ville de Toronto
30 octobre 2003

Haché, Colonel Mike
Directeur, Politique de l'hémisphere ouest
Défense nationale
11 avril 2005

Hall, Major Steve
Commandant adjoint, École de l'électronique
et des communications des Forces
canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Hammond, Major Lee
Artillerie, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hapgood, Adjudant John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Guindon, Capitaine (M) Paul
Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Gupta, Lieutenant-colonel Ranjeet K.
L'École du Génie Militaire des Forces
Canadiennes
Défense nationale
B.F.C. Gagetown
31 janvier 2005

Haeck, Lieutenant-colonel Ken F.
Commandant, École d'artillerie IFT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Hamel, MWO Claude
Sergeant-Major régimentaire désigné
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Hansen, Superintendent Ken
Directeur, Exécution des lois fédérales
Gendarmerie royale du Canada
7 avril 2003, 9 juin 2003

Harlick, M. James
Sous-ministre adjoint, Bureau de la
protection des infrastructures
essentielles et la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001, 20 et 27 octobre 2003

Harrison, Capitaine (M) R.P. (Richard)
Sous-chef d'état major, responsable des opérations, Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Harvey, Lieutenant-commandore Max
Commandant
N.C.S.M. Cabot
2 février 2005

Hatton, Commandant Gary
Commandant, NCSM Montreal
Forces maritimes de l'Atlantic
22-24 janvier 2002

Hazelton, Lieutenant Colonel, Spike
Commandant, École de l'Armée blindée
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Hébert, Mme Barbara
Directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto, Agence des douanes et revenue du Canada
24 juin 2002

Heimann, Dr. Alan
Médecin hygiéniste
Ville de Windsor
27 février 2003

Hart, Caporal
Département des ressources humaines de l'administration de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Officier de la logistique et directeur de cours
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Haydon, Dr. Peter T.
Chargé de recherce au Centre d'études sur les politiques étrangères
Université Dalhousie
28 avril 2003, 1 février 2005

Hearn, Brigadier-général, T.M.
Directeur général, Politiques et planification en ressources humaines (militaires), Défense nationale
10 décembre 2001

Heinbecker, M. Paul
Acien ambassadeur aux Nations Unies
À titre individuel
21 février 2005

Heisler, M. Ron
Directeur des opérations, Centre d'Immigration Canada, Halifax
Citoyenneté et de immigration Canada
22 septembre 2003

Henault, Général, Raymond R.
Chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Henderson, Major Georgie
Adjoint A3
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Henry, Dr. Bonnie
Médecin hygiéniste adjoint
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Herbert, M. Ron
Directeur général des opérations nationales
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Hickey, Capitaine (M) Larry
Chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les forces maritimes de l'Atlantic), Défense nationale
16 juin 2003

Hildebrandt, Capitaine Gerhard
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Hillier, Général Rick
Chef d'état-major de la défense
Défense nationale
30 mai 2005

Hendel, Commodore (à la retraite) Hans
Consultant, Collège des Forces canadiennes
28 avril 2003

Henneberry, Lieutenant-commandant, Commandant,
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 nov. 2001

Henschel, le surintendant Peter
Direction des services fédéraux
Gendarmerie royale du Canada
9 juin 2003

Hickey, M. John
Député à la Chambre d'assemblée
Lac Melville
3 février 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)
Division "H", Service divisionnaire de la police criminelle, GRC
22 septembre 2003

Hill, M. Dave
Président, Partenariat des préparatifs d'urgence pour la capitale
Ville d'Edmonton
28 juin 2003

Hillmer, Dr. Norman
Professeur d'Histoire et d'Affaires internationale
Université Carleton
1 novembre 2004

Hincke, Colonel, Joe
Commandant
12e Escadre Shearwater
22-24 janv. 2002

Hines, Colonel, Glynne
Directeur, Gestion de l'information (Air), chef d'état-major de la Force aérienne, Défense nationale
18 juillet 2001

Horn, Lieutenant-colonel Bernd
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hornbarger, M. Chris
Directeur
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Hounsell, Caporal-chef Scott
École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Howe, Caporal Kerry
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Huebert, Dr. Rob
Professeur, Département des sciences politiques, Université de Calgary
8 mars 2005

Hunt, M. Baxter
Ambassade des États-Unis au Canada
15 août 2002

Hunter, L'honorable Duncan
Membre supérieur (républicain - Californie), Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé, (Etats-Unis)
06 fév. 2002

Hupe, Caporal-chef Bryan
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Hynes, Major A.G.
Coordonateur de la réserve aérienne (Est)
Quartier général de la 1re Division aérienne du Canada
1 février 2005

Iatonna, M. Mario
Ingénieur municipal
Ville de Windsor
1 décembre 2004

Idzenga, Major Ray
Commandant, Escadron du golfe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Inkster, M. Norman
Président, KPMG Investigation and Security Inc.
Ancien commissaire de la GRC
1 octobre 2001

Innis, Capitaine Quentin
Instructeur, Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Irwin, Brigadier-général S.M.
Chef de la direction de l'Agence de logement des Forces canadiennes
Défense nationale
6 juin 2005

Issacs, Sergent, Tony
Technicien en recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Jackson, Major David
J3
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jackson, Mme Gaynor
Directrice, Centre de ressources pour les familles des militaires
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Janelle, Soldat, Pascal
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jarvis, Vice-amiral Greg
Sous-ministre adjoint (Ressources humaines – Militaires)
Défense nationale
21 février 2005

Jean, M. Daniel
Sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Jeffery, Lieutenant-général, M.K.
Chef d'état-major de l'Armée de terre
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001, 14 août 2002

Jenkins, Mme Wilma
Directrice, Services d'immigration
Citoyenneté et immigration Canada
24 juin 2002

Jestin, Colonel Ryan
Commandant base des Forces canadiennes, 3 GSS
Défense nationale
31 janvier 2005

Job, M. Brian
Président, Institut des relations internationales
Université du Colombie-Britannique
1 mars 2005

Johns, M. Fred
Directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada
15 août 2002

Johnson, Capitaine Wayne
J7, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Johnston, Chef Cal
Chef de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Jolicoeur, M. Alain
Président
Agence des services frontaliers du Canada
11 avril 2005

Jurkowski, Brigadier-général (retraité), David
Ancien chef d'état-major, Opérations interarmées, Défense nationale
1 octobre 2001

Kavanagh, M. Paul
Directeur régional, Sécurité et planification d'urgence
Transports Canada
24 juin 2002

Keating, Dr. Tom
Professeur, Département des sciences politiques, Université de l'Alberta
7 mars 2005

Johnson, Capitaine Don
Président de l'Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Johnston, Contre-amiral (à la retraite) Bruce
28 avril 2003

Johnston, Kimber
Directeur général des Politiques stratégiques
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005

Joncas, Premier maître de première classe, Serge
Premier maître du Commandement maritime, Défense nationale
3 décembre 2001

Kasurak, M. Peter
Directeur principal, Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

Keane, M. John
Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Kee, M. Graham
Chef de la sécurité portuaire
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Kelly, M. James C.
À titre d'individu
26 mai 2003

Kelly, Lieutenant colonel, W.J.
Planification des Forces et coordination du programme, vice-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
18 juillet 2001

Kerr, Capitaine Andrew CD
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Khokhar, M. Jamal
Ministre-conseiller (affaires du Congrès)
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

King, Lieutenant-colonel Colin
Commandant
Royal Regina Rifles (Regina)
27 janvier 2003

Kloster, M. Deryl
Directeur general, Service d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Kelly, Adjudant-chef Michael
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Kennedy, M., Paul
Sous-solliciteur général adjoint principal, Ministère du Solliciteur général du Canada
28 janvier 2002, 24 février 2003, 15 février 2005

Keyes, M. Bob
Vice-président sénior, International
La Chambre du commerce canadienne
1 décembre 2004

Kiloh, Inspecteur, D.W. (Doug)
Chef des cas majeurs
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

King, Vice-admiral (à la retraite) James
Vice-président, Atlantique
CFN Consultants
12 mai 2003, 5 mai 2005

Kobolak, M. Tom
Agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement, Agence des douanes et du revenu du Canada
7 avril 2003

Koch, Major Pat
J5, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Koop, M. Rudy
Conseiller à la recherche, Section canadienne, Commission mixte internationale
29 mars 2004

Knapp, Caporal Raymond
Services techniques de la Base des Forces de Bordon
BFC Borden
25-27 juin 2002

Kneale, M. John
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Krause, Lieutenant-colonel, Wayne
Commandant, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater`
22-24 janvier 2002

Krueger, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Kubeck, Commandant Kimberley
Gestionnaire de projet contrôle naval de la navigation commerciale – Renseignements, Défense nationale
25 septembre 2003

Kummel, Colonel Steff J.
Défense nationale
10 mars 2005

Kurzynski, Major Perry
Officier responsable, Centre d'opérations de recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Kwasnicki, Caporal Anita
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Lachance, M. Sylvain
Directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière canadienne
17 février 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commandant, 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Lacroix, Colonel Roch
Chef d'état-major
Quartier général du secteur de l'Atlantique de la force terrestre, Défense nationale
6 mai 2005

LaFrance, M., Albert
Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-Brunswick, Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Laing, Capitaine de vaisseau, Kevin
Directeur, Stratégie maritime, chef d'état-major des Forces maritimes
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Lalonde, Major John
Coordonnateur de la Réserve aérienne (Secteur de l'Ouest)
Défense nationale
8 mars 2005

Landry, Lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi
Groupe d'étude et de recherche sur la sécurité internationale, Université de Montréal
2 juin 2005

Langelier, M. André
Directeur, Module de la protection des personnes et des biens
Ville de Gatineau
3 février 2003

Laflamme, M. Art
Représentant principal de Air Line Pilots Association, International
14 août 2002

Lafrenière, Major Luc
Commandant, Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Lait, Capitaine de frégate K.B.
Direction – Qualité de vie, DQV 3 – Chef d'équipe des politiques d'hébergement, Défense nationale
6 juin 2005

Landry, Adjudant-chef André
1er bataillon, Royal 22e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Landry, Inspector Sam
Officier responsable du Détachement aéroportuaire de l'aéroport de Toronto
GRC
24 juin 2002

Laprade, Adjutant chef Daniel
Headquarters and Signal Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.
Défence nationale
2 mai 2005

Last, Colonel David
Régistraire
Collège militaire royale du Canada
29 novembre 2004

LeBoldus, M. Mick
Représentant chef au Centre d'entraînement en vol de l'OTAN
Bombardier aéronautique
9 mars 2005

Lefebvre, M. Denis
Commissaire adjoint, Agence des douanes et du revenu Canada
6 mai 2004, 10 février 2003

Legault, M. Albert
Université du Québec à Montréal (UQAM)
21 février 2005

Lenton, Sous-commissaire, William
Gendarmerie royale du Canada
28 janvier 2002, 9 juin 2003

Larrabee, M. Bryan
Coordonnateur des Services sociaux d'urgence, Commission des parcs et loisirs, Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Leblanc, Mme Annie
Directrice intérimaire, Division de la technologie et de l'accès légal
Soliciteur général du Canada
19 juillet 2001

Lefebvre, M. Denis
Premier vice-président
L'Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005

Lefebvre, M. Paul
Président, secteur 2323, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Leighton, Lieutenant-commandant John J.
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Leonard, Lieutenant-colonel S.P.
Royal Newfoundland Regiment (1st Battalion)
2 février 2005

LePine, M. Peter
Inspecteur, Détachement de Halifax
GRC
23 septembre 2003

Leslie, Major-général Andrew
Forces canadiennes
29 novembre 2004

Lester, M. Michael
Directeur général, Organisation des measures d'urgence, province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Lichtenwald, Chef Jack
Chef des pompiers
Ville de Regina
27 janvier 2003

Loeppky, Sous-commissaire, Garry
Opérations
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001 / 2 décembre 2002

Loschiuk, Ms Wendy
Directrice principale
Bureau de la Vérificatrice générale du Canada
6 décembre 2004

Luciak, M. Ken
Directeur des Services médicaux d'urgence
Ville de Regina
27 janvier 2003

Lerhe, Commodore, E.J. (Eric)
Commandant, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Lessard, Brigadier-général J.G.M.
Commandant des forces terrestres de la région centrale
2 décembre 2004

Levy, M., Bruce
Directeur, Direction des relations transfrontalières avec les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002

Lilienthal, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes
25-27 juin 2002

Logan, Major Mike
Agent administratif adjoint, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Lucas, Major-général, Steve
Commandant, 1ère Division aérienne du Canada
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001

Luloff, Mme Janet
Directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Lupien, Premier maître de première classe, R.M.
Adjudant chef des Forces canadiennes
Ministère de la Défense nationale
03 déc. 2001

Lyrette, Soldat Steve
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Macaleese, Lieutenant-colonel Jim
Commandant
9e Escadre (Gander)
2 février 2005

Macdonald, Lieutenant général G.
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002, 6 mai 2002,
14 août 2002, 23 février 2004

Mack, Contre-amiral Ian
Attaché militaire
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

MacKay, Major Tom
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Mackenzie, Major-général (à la retraite)
Lewis
À titre d'individuel
6 décembre 2004

MacIsaac, Capitaine de vaisseau
Commandant de la BFC Halifax
Défence nationale
6 mai 2005

MacLaughlan, Surintendent C.D.
(Craig), Officier responsible, Services
de soutien Division « H »
Gendarmerie royale du Canada
22 septembre 2003

MacLaughlan, M. Craig
Directeur général, Organisation des
mesures d'urgence
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

MacLean, Vice-amiral Bruce
Chef d'état-major de la Force maritime
Défense nationale
14 février 2005

MacLeod, Colonel, Barry W.
Commandant, 3e Groupe de soutien de
secteur, BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Macnamara, M. W. Donald
Senior Fellow
Université Queen's
29 novembre 2004

Macnamara, Brigadier-général (à la
retraite) W. Don
Président, L'Institut de la Conférence
des associations de la défense
3 mai 2004

MacQuarrie, Capitaine Don
J6
BFC Kingtson
7-9 mai 2002

Magee, M. Andee
Maître de chien
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Maillet, Adjudant-chef de l'école par intérim, Joseph
École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Maisonneuve, major-général, J.O. Michel
Sous-chef d'état-major adjoint
Ministère de la Défense nationale
22 octobre 2001

Malec, M., George
Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Mandel, M. Stephen
Maire suppléant et conseiller
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Manuel, M. Barry
Coordonnateur, Organisation des mesures d'urgence
Ville de Halifax
23 septembre 2003 / 6 mai 2005

Maddison, Vice-amiral Greg
Sous-chef d'état-major de la Défense,
Ministère de la Défense nationale
6 mai 2002, 14 février 2005

Maher, Lieutenant Earl
4 ESR
BFC Gagetown
21-24 janvier 2002

Maines, Warren
Directeur, Service à la clientele (aéroport Pearson) d'Air Canada
4 juin 2002

Malboeuf, Caporal Barry
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Mallory, M. Dan
Chef des opérations, Port de Lansdowne
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Manning, Caporal Rob
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Marcewicz, Lieutenant-colonel
Commandant de Base, BFC Edmonton
Défense nationale
7 mars 2005

Martin, Mme Barbara
Directrice, Division des relations de la Défense et de la sécurité
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Mason, Lieutenant-colonel, Dave
Commandant, 12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Mason, Mme. Nancy
Directrice, Bureau des affaires canadiennes,
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Matheson, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Mattie, Adjudant-chef, Fred
12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Maude, Caporal-chef Kelly
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McCoy, Adjutant chef Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Martin, M. Ronald
Coordonnateur de la planification d'urgence
Ville de Vancouver
30 janvier 2003, 1 mars 2005

Mason, M., Dwight
Président, Commission permanente mixte de défense (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Massicotte, Mme Olga
Directrice générale, région de l'Atlantique
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Matte, Colonel Perry
Commandant, 14e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Mattiussi, Ron
Directeur, Planification et service de gestion
Ville de Kelowna
1 mars 2005

McAdam, Lieutenant-colonel Pat
École de la tactique, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

McCuaig, Bruce
Sous-ministre adjoint, Division des politiques, des planifications et des normes
Ministère des Transports de l'Ontario
1 décembre 2004

McDonald, Caporal Marcus
École du Service de santé des Forces canadiennes
BCF Borden
25-27 juin 2002

McInenly, M. Peter
Vice-président, Harmonisation de l'entreprise, Postes Canada
15 août 2002

McKerrell, M. Neil
Chef, Gestion des situations d'urgence Ontario, Ministère de la Sécurité communautaire
30 octobre 2003

McKinnon, Lieutenant-colonel DB
Régiment de l'Î..-P.-É.
1 février 2005

McLellan, L'honorable Anne, C.P., députée
Vice première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
15 février 2005 et 11 avril 2005

McLeod, M. Dave
Chef préposé d'escale de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

McNeil, Contre-amiral Dan
Commandant, Force maritime de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

McIlhenny, M., Bill
Directeur pour le Canada et le Mexique
Conseil national de sécurité (États-Unis)
7 février 2002

McKeage, M. Michael
Directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence, Municipalité régionale de Halifax
23 février 2003

McKinnon, Chef, David P.
Chef de police
Service de police régional de Halifax
22-24 janvier 2002

McLean, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McLellan, M. George
Directeur général
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

McManus, Lieutenant-colonel , J.J.
Commandant, 443e escadron (MH)
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

McNeil, Commodore, Daniel
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

McRoberts, Hugh
Vérificateur général adjoint
Bureau du vérificateur général du Canada
6 décembre 2004

Meisner, M. Tim
Directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne
17 février 2003, 7 avril 2003

Melis, Mme Caroline
Directrice, Développement du programme, Direction générale de l'exécution de la loi
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Merpaw, Mme Diane
Directrice adjointe, Élaboration des politiques et coordination
Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Middlemiss, Danford W
Professeur, Département des Sciences politiques
Université Dalhousie
12 mai 2003, 5 mai 2005

Miller, M., Frank
Directeur principal, conseiller militaire du Président
Conseil national de sécurité américain
7 février 2002

Mean, Caporal-chef Jorge
École de technologie et du génie aérospacial des Forces canadiennes
25-27 juin 2002

Melançon, Lieutenant-colonel René
École d'Infanterie, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

Mercer, M., Wayne
Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Michaud, M. Jean-Yves
Directeur adjoint, Direction du support administratif, Ville de Montréal
26 septembre 2003

Miller, Lieutenant-colonel Charlie
Commandant, 10^{e} Régiment d'artillerie de campagne de l'Artillerie royale canadienne
Défense nationale
9 mars 2005

Milner, M. Marc
Directeur, Programme des études militaires et stratégiques
Université du Nouveau-Brunswick
31 janvier 2005

Minto, M., Shahid
Vérificateur général adjoint
Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

Mitchell, Brigadier-général Greg
Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre
22-24 janvier 2002

Morency, M. André
Directeur général régional, région de l'Ontario, Transports Canada
24 juin 2002

Morton, Dr. Desmond
Professeur
Université McGill
15 novembre 2004

Mulder, Mr. Nick
Président, Mulder Management Associates
9 juin 2003

Munroe, Mme Cathy
Directrice régionale, Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Murray, Mme Anne C.
Vice-présidente, Affaires communautaires et environnementales
Aéroport international de Vancouver
18-22 novembre 2001

Mitchell, M., Barry
Directeur, Région de la Nouvelle-Écosse, Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Mogan, M., Darragh
Directeur général des politiques en matière de programmes et de services, Services des Anciens Combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Morris, Mme, Linda
Directrice, Affaires publiques
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Moutillet, Capitaine Mireille
Officier d'état-major supérieur – politiques, Défense nationale
25 septembre 2003

Mundy, Capitaine de corvette Phil
N.C.S.M. Queen Charlotte
Défense nationale
1 février 2005

Murphy, Capitaine (M), R.D. (Dan)
Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Murray, Major James
Commandant, École des Pompiers des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Murray, M., Larry
Sous-ministre
Services des anciens combattants
22-24 janvier 2002

Narayan, M., Francis
Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Division de la vérification
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Newberry, Robert J.
Directeur principal, Sécurité du territoire
Le Pentagone
06 février 2002

Niedtner, Inspecteur Al
Police de Vancouver
(responsable de la Section des opérations et de la planification d'urgence), Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Noël, Adjudant-chef Donald
5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commandant du NCSM *Queen*
(Regina)
27 janvier 2003

Nelligan, John Patrick
Associé principal, cabinet d'avocats
O'Brien Payne LLP, Ottawa
2 décembre 2002

Neville, Lieutenant colonel Shirley
Officier d'administration de l'escadre et commandant intérimaire de l'escadre
17e escadre
18-22 novembre 2001

Newton, Capitaine, John F.
Officier supérieur d'état-major, Opérations
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Nikolic, M. Darko
Directeur de District, District du St-Laurent
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Nordick, Brigadier-Général Glenn
Commandant adjoint, Système de la doctrine et de l'instruction de la Force terrestre,
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Norman, Mark
Président, Daimler-Chrysler et
Président du Comité d'infrastructure du
Conseil du Partenariat du secteur canadien de
l'automobile
1 décembre 2004

Normoyle, Mme Debra
Directrice générale, Direction générale
de l'exécution de la loi, Citoyenneté et
immigration Canada
7 avril 2003

Nymark, Mme, Christine
Sous-ministre adjointe déléguée
Transports Canada
28 janvier 2002

O'Donnell, Patrick J.
Président
L'Association canadienne de la défense
industrielle
22 novembre 2004

O'Shea, M., Kevin
Directeur, Direction des relations générales
avec les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du
Commerce international
28 janvier 2002

Orr, Major Ken
Officier supérieur d'état-major, Groupe de
recruitement des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Normoyle, Ms. Debra
Directrive, Enforcement d'immigration
Agence des services frontiers du
Canada
23 février 2004

Nossal, Kim Richard
Professeur et chef
Département des études politiques
Université Queen's
29 novembre 2005

O'Bright, M., Gary
Directeur général, Opérations, Bureau
de la protection des infrastructures
essentielles et de la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001, 20 octobre 2003

O'Hanlon, M., Michael
Attaché supérieur de recherche, Étude
des politiques étrangères
The Brookins Institution
5 février 2002

Olchowiecki, Soldat Christian
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Ortiz, L'honorable, Solomon P.
Membre supérieur (démocrate - Texas)
Sous-comité sur l'état de préparation
militaire, Comité de la chambre sur le
service armé (États-Unis)
6 février 2002

Ouellet, Adjudant-chef J.S.M.
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commandant, 2e Bataillon, Royal 22e Régiment, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Parks, Lieutenant-commandant Mike
Direction de l'instruction de l'Armée 5-4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Pasel, M. William
Coordonnateur des measures d'urgence,
Service d'urgence de Hamilton
Ville de Hamilton
31 mars 2003

Paulson, Capitaine (M), Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pearson, Lieutenant colonel Michael J.
Commandant, École d'infanterie SAT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Ouellet, Major Michel
Commandant par intérim, 5e Battaillon des services du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Parker, Major Geoff
Infanterie
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Parriag, Amanda
Le Centre de recherche et d'information sur le Canada (CRIC)
6 décembre 2004

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax
BFC Borden
25-27 juin 2002

Payne, Capitaine (M), Richard
Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cape Scott
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Pellerin, Colonel (retraité), Alain
Directeur exécutif, Conférence des associations de la défense
15 octobre 2001

Pelletier, France
Affaires législatives et réglementaires
Division du transport aérien du
Syndicat canadien de la fonction
publique
25 novembre 2002

Pennie, Lieutenant général Ken
Chef d'état-major de la Force aérienne
Défense nationale
7 février 2005

Pentney, Bill
Sous-procureur général adjoint
Ministère de la justice Canada
15 février 2005

Petras, Major-général H.M.
Chef, Réserve et cadet
Défense nationale
6 juin 2005

Pharand, M., Pierre
Directeur, Protection aéroportuaire
Aéroport de Montréal
5-6 novembre 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police
de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North
Saskatchewan Regiment (Saskatoon)
27 janvier 2003

Pentland, Charles
Centre des études politiques des relations
internationales
Université Queen's
29 novembre 2004

Peters, Colonel, William
Directeur, Planification stratégique)
Opérations terrestres), chef d'état-major
de l'Armée de terre, Défense nationale
18 juillet 2001

Pettigrew, Caporal-chef Robert
École d'administration et de lgistique des
Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Pichette, M. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police
de la Communauté urbaine de Montréal
26 septembre 2003

Pigeon, M. Jacques
Avocat general principal et directeur
ministère de la Justice, Services
juridiques, Transports Canada
2 décembre 2002

Pigeon, M., Jean François
Directeur intérimaire, Sécurité
Aéroports de Montréal
5-6 novembre 2001

Pile, Capitaine (M), T.H.W. (Tyron)
Commandant, groupe 4, Opérations maritimes
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pilon, M. Marc
Analyste principal des politiques, Division des politiques en matière de sécurité, Soliciteur général du Canada
24 février 2003

Pitman, Sergent, B.R. (Brian)
Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Poirier, M. Paul
Directeur, Division du renseignement et de la contrebande, Région du Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Potvin, Corporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Pile, Commodore Ty
Commandant, Quartier général de la flotte canadienne de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

Pilgrim, Surintendant, J. Wayne
Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives à la sécurité nationale
Gendarmerie royale du Canada
19 juillet 2001

Pinsent, Major John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Plante, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Polson, Captaine (M) Gary
Commandan, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Poulin, Caporal Mario
École de la Police militaire des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Preece, Capitaine (M), Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Préfontaine, Colonel Marc
Comandement 34e groupe-brigade
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Primeau, M., Pierre
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Proulx, Commissaire adjoint, Richard
Direction des renseignements criminels
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001

Purdy, Mme Margaret
Sous-ministre déléguée
Ministère de la Défense nationale
14 août 2002

Puxley, Mme Evelyn
Directrice, Direction du crime international et du terrorisme
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Quick, M. Dave
Coordonnateur des plans d'urgence à la ville de Regina
27 janvier 2003

Quinlan, Grant
Inspecteur de sécurité
Transports Canada
24 juin 2002

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
République kirgyze
12 mai 2003

Randall, Dr. Stephen J.
Doyen, Faculté des Sciences sociales
Université de Calgary
8 mars 2005

Rapanos, M. Steve
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Rathwell, M. Jacques
Responsable de la sécurité civile
Ville de Gatineau
3 février 2003

Read, M. John A.
Directeur général, Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
25 février 2004

Reaume, M. Al
Chef adjoint, Service des incendies et du sauvetage, Ville de Windsor
27 février 2003

Reed, L'honorable, Jack
Président (démocrate - Rhode Island)
Comité du Sénat sur les services armés
(États-Unis)
5 février 2002

Reid, Adjudant-chef Clifford
École des Pompiers des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Reid, Adjudant Jim
Missiles de défense aérienne
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Richard, Adjudant-chef Stéphane
5e Bataillon des services du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Richter, Dr. Andrew
Professeur adjoint, Relations
internationales et études stratégique
Université Windsor
1 décembre 2004

Rivest, Caporal-chef Dan
École de technologie et du génie aérospacial
des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Regehr, M. Ernie
Directeur général
Projet Ploughshares
21 mars 2005

Reid, Lieutenant-colonel, Gord
Commandant, École de navigation
aérienne des Forces canadiennes
17e escadre
18-22 novembre 2001

Renahan, Captaine Chris
Blindés
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Richmond, M., Craig
Vice-président, Opérations
aéroportuaires
Aéroport international de Vancouver
18-22 nov. 2001

Riffou, Lieutenant-colonel François
Commandant, 1er Batallion, Royal 22e
Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Robertson, Contre-amiral Drew W.
Directeur général, politique et sécurité
internationale
Défense nationale
23 février 2004, 11 avril 2005

Robertson, M. John
Inspecteur en chef des bâtiments
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.
Directeur général – Rémunération et avantages sociaux
Défense nationale
6 juin 2005

Rose, M., Frank
Adjoint, Politique de défense antimissiles
Le Pentagone
6 février 2002

Ross, M. Dan
Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information)
Défense nationale
14 février 2005

Ross, Adjudant-maître Marc-André
58th Air Defence Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Rostis, M. Adam
Agent de liaison pour les relations fédérales/provinciales/municipales
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

Rudner, Dr. Martin
Directeur, Centre for Security and Defence Studies, Université Carleton
3 juin 2004, 13 décembre 2004

Robinson, Sous-lieutenant Chase
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Romses, Brigadier-général R.R.
Commandant Quartier général du secteur de l'Atlantique de la force terrestre, Défense nationale
31 janvier 2005

Ross, Major général, H. Cameron
Directeur général, Politique de la sécurité internationale
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002

Ross, Dr. Douglas
Professeur, Faculté des sciences politiques
Université Simon Fraser
1 mars 2005

Rossell, Inspecteur Dave
Inspecteur, Opérations et soutien,
Police de Windsor, Ville de Windsor
27 février 2003

Rousseau, Colonel Christian
Commandant, 5e Groupe de soutien de secteur
Défense nationale
1 juin 2005

Rumsfeld, L'honorable Donald
Secrétaire de la Défense (États-Unis)
6 février 2002

Rurak, Mme Angela
Inspecteur des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Rutherford, Caporal-chef Denis
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Salesses, Lieutenant-colonel, Bob
Direction de la logistique, Sécurité nationale (Etats-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Samson, Brigadier-général, P.M.
Directeur général -- renseignement
Ministère de la Défense
22 octobre 2001

Saunders, Caporal Cora
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Savard, Lieutenant-colonel Danielle
Commandant, 5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Russell, M. Robert A., Assistant Commissaire adjoint, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada
22 septembre 2003

Rutherford, Lieutenant-colonel Paul
Commandant, 73e Groupe des communications
Défence nationale
9 mars 2005

Samson, Adjudant-chef Camil
2e Bataillon, Royal 22^{e} Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Sanderson, Chuck
Directeur général, Organisation de gestion des urgences
Province de Manitoba
10 mars 2005

Saunders, Captaine Kimberly
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Schmick, Major Grant
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Scoffield, M. Bruce
Directeur, Développement des politiques et coordination internationale, Direction générale des réfugiés, Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Scott, Captaine John
Centre du parachutisme du Canada
8 Escadre, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Shadwick, Dr. Martin
Agrégé de recherche, Centre des études internationales et de sécurité
Université York
2 décembre 2004

Sharapov, M. Zakir
Député, République kirgyze
12 mai 2003

Sheridan, Norman
Directeur, Opérations passagers de l'Agence des douanes et du revenue du Canada
24 juin 2002

Scott, Dr. Jeff
Médecin hygiéniste
Province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Sensenbrenner, Jr., L'honorable, F. James
Président (républicain - Wisconsin)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Shapardanov, M.Chris
Conseiller politique
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Sheehy, Captaine Matt
Président, Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Sigouin, M. Michel
Directeur régional, Bureau régional de l'Alberta, du Nort-Ouest et de Nunavut, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Simmons, M., Robert
Directeur adjoint, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Sinclair, Ms. Jill
Sous-ministre adjoint (A), Politique de sécurité globale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002 / 14 août 2002

Skelton, L'honorable, Ike
Membre supérieur (démocrate - Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)
6 février 2002

Skidmore, Colonel Mark
Commandant, 2e group-brigade mécanisé canadien,
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Smith, Caporal
Unité du service postal des Forces canadiennes
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Sinclair, Ms. Jill
Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
17 mars 2003

Sirois, Lieutenant-colonel Sylvain
Commandant, 5e Régiment du genie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Skidd, Élève-officier Alden
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Slater, Mme Scenery C.
Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Smith, Capitaine de vaisseau Andy
Officier commandant, Installation de maintenance de la flotte
Défence nationale
6 mai 2005

Smith, Bill
Surintendant principal
Gendarmerie royale du Canada
3 février 2005

Smith, M. Doug
Services techniques
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Snow, Caporal-chef Joanne
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Spraggett, Ernest
Directeur, Opérations commerciales de l'Agence des douanes et du revenu du Canada
24 juin 2002

Stairs, Denis
Professeur, Département des Science politiques
Université Dalhousie
5 mai 2005

Stark, Lieutenant-commandant, Gary
Commandant, NCSM Whitehorse
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Smith, M. Bob
Chef adjoint, Service des incendies et de sauvetage de Vancouver, Extinction des incendies et opérations
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Smith, Caporal-chef Terry
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Sokolsky, Joel
Doyen des arts et Professeur des sciences politiques
Collège militaire royale du Canada
22 novembre 2004

Stacey, Caporal Derrick
Services administratifs de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Starck, Me, Richard
Avocat-conseil, Service fédéral des poursuites, Bureau régional du Québec
Ministère de la justice
5-6 novembre 2001

St-Cyr, Lieutenant-colonel Pierre
Commandant, Unité de soutien, 430e Escadron tactique d'hélicoptères
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Stevens, Cornemuseur major Cameron
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Stewart, M., James
Ressources humaines civiles
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Stiff, M. Bob
Directeur général, Sécurité générale de Postes Canada
15 août 2002

St. John, Dr. Ron
Directeur general, Centre de measures et d'interventions d'urgence
10 février 2003

St-Pierre, M., Jacquelin
Commandant, chef du poste de quartier 5
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Sullivan, Colonel C.S.
Commandant, 4e escadre Cold Lake
Défense nationale
7 mars 2005

Stewart, Adjudant Barton
École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes
BFC Kingtson
7-9 mai 2002

Stewart, M.William
Chef et directeur general
Services d'incendie de Toronto
30 octobre 2003

St. John, M. Peter
Professeur (à la retraite)
Relations internationales
Université du Manitoba
25 novembre 2002

Stone, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Stump, L'honorable, Bob
Président (républicain - Arizona)
Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)
6 février 2002

Sully, Ron
Sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions
Transports Canada
7 février 2005

Summers, Contre-amiral à la retraite Ken
Naval Officers Association of Vancouver Island
28 février 2005

Szczerbaniwicz, Lieutenant-colonel, Gary
Commandant, 407e escadron
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Taillon, Paul
Directeur, revue et liaison militaire
Bureau du commissaire du Centre de la sécurité des télécommunications
2 juin 2005

Tait, M. Glen
Directeur, Service des incendies de Saint John, Ville de Saint John
31 mars 2003

Tarrant, Lieutenant-colonel Tom
Directeur adjoint de l'entraînement
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Tatersall, Lieutenant-commandant John
Direction de l'Instruction de l'Armée
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, L'honorable, Gene
Sous-comité sur les approvisionnements militiares, Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Taylor, M., Robert
Inspecteur, Police de Vancouver
18-22 novembre 2001

Taylor, L'honorable Trevor
Ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsible du Labrador
Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador
3 février 2005

Theilmann, M., Mike
Directeur intérimaire, Division de la lutte contre le terrorisme
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Thibault, Caporal-chef Christian
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Thomas, Vice-amiral à la retraite Charles
À titre individuel
1 mars 2005

Thomas, Mr. John F.
Partenaire
BMB Consulting
9 juin 2003

Thompson, Susan
Ancienne maire de la Ville de Winnipeg
À titre individuel
10 mars 2005

Tracy, Mme Maureen
Chef par intérim, Contrebande, Renseignement et enquêtes, Direction générale de l'exécution de la loi
Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005

Tracy, Ms. Maureen
Directrice, Direction de la politique et opérations
Agence des services frontaliers du Canada
7 avril 2003

Tremblay, Colonel Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Tremblay, Lieutenant-colonel Éric
Commandant, 5e Régiment d'artillerie légère du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Tremblay, Captaine de vaisseau
Viateur
Commandant adjoint, Réserve navale 1
Défense nationale
25 septembre 2003

Trim, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Trottier, Lieutenant-colonel (Res) Ron
Essex and Kent Scottish Regiment
Windsor Regiment
1 décembre 2004

Tulenko, M., Timothy
Agent politique et militaire, Bureau des affaires canadiennes, Département d'État américain (Etats-Unis)
6 février 2002

Ur, Caporal Melanie
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Verga, M., Peter F.
Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Villiger, Lieutenant colonel F.L.
Calgary Highlanders
Défense nationale
8 mars 2005

Wamback, Lieutenant-commandant Arthur
Commandant, NCSM Windsor
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Ward, Élève-officier Declan
Étudiant
Université McGill
5-6 novembre 2002

Ward, Caporal-chef
Opérations de l'Escadre
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Wark, M., Wesley K.
Professeur agrégé, Département d'histoire
Trinity College, Université de Toronto
1 octobre 2001, 5 mai 2003

Warren, M. Earle
Directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration des grands projets
Direction générale des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003

Watts, Adjudant-chef, Ernest
3e Groupe de soutien de secteur
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Wainwright, Lieutenant-colonel J.E.
Commandant, 16/17 Ambulance de campagne
Défense nationale
9 mars 2005

Ward, Caporal-chef Danny
École de technologie et du génie aérospacial des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ward, Colonel, Mike J.
Commandant, Centre d'instruction au combat
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Wareham, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Warner, L'honorable, John
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Watt, Major John
Commandant, Escadron Bravo
BFC Kingtson
7-9 mai 2002

Weighill, M. Clive
Chef adjoint, Services de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Weldon, L'honorable, Curt
Président (républicain - Pennsylvanie)
Sous-Comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Wells, Corporal Corwin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Werny, Colonel W.S.
Officier commandant, Centre d'essais technique (aérospatiale)
Défense nationale
7 mars 2005

Whalen, Soldat Clayton
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Whitburn, Lieutenant-colonel, Tom
435e escadron
17e escadre
18-22 novembre 2001

White, Lieutenant (N) Troy
J2
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Wicks, Majeur Brian
Commandant, 103e Escadron de recherche et de sauvetage (Gander)
Défense nationale
2 février 2005

Williams, Alan
Sous-ministre adjoint (Matériels)
Défense nationale
1 novembre 2004

Williams, Capitaine de vaisseau Kelly
Ancien commandant, NCSM Winnipeg
Défense nationale
22 septembre 2003

Williams, Colonel Richard
Directeur politique de l'hémisphère occidental, Défense nationale
6 mai 2002 / 17 mars 2003

Wilmink, M. Chuck
Consultant
4 novembre 2004

Wilson, M. Larry
Directeur régional, Maritimes
Garde côtière canadienne
22 septembre 2003

Wing, M. Michael
Président national, Union canadienne des employés des transports
22 septembre 2003

Wolsey, M. Randy
Chef des pompiers, Services de sauvetage, Division des interventions d'urgence, Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Woods, Caporal Connor
École du Service de santé des Forces BFC Borden
25-27 juin 2002

Wright, Robert
Commissaire
Agence des douanes et du revenu du Canada
6 mai 2002

Yanow, Contre-amiral (à la retraite) Robert
La ligue navale du Canada
1 mars 2005

Young, Dr. James
Sous-ministre adjoint, sécurité publique et commissaire à la Sécurité communautaire et des Services correctionnels
30 octobre 2003

Winn, Dr. Conrad
Président et PDG
COMPAS
2 décembre 2004

Woodburn, Commandant, William
Commandant, Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Wright, M. James R.
Sous-ministre adjoint
Politique mondiale et sécurité
Ministère des Affaires étrangères et Commerce international
23 février 2004

Wynnyk, Colonel P.F.
Commandant, Unité de soutien de secteur
Défense nationale
7 mars 2005

Young, Brigadier-général G.A. (Res)
Commandant adjoint des forces terrestres de la région centrale
2 décembre 2004

Young, Major Marc
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE IV

66 questions – Sécurité à la frontière

Réponse au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Agence des services frontaliers du Canada
Le 1er février 2005

Personnel

Q1. Combien de postes frontière terrestres au Canada emploient des agents des douanes?

R1. Il y a 119 postes frontière terrestres. Nous considérons que ces emplacements sont des bureaux de déclaration/d'arrivée à la frontière terrestre où se présentent directement les véhicules et les personnes en provenance des États-Unis.

Q2. Combien d'aéroports internationaux au Canada emploient des agents des douanes?

R2. Des agents de l'ASFC sont en poste dans 13 aéroports internationaux importants :

- Aéroport international de Victoria, C.-B.
- Aéroport international de Vancouver, C.-B.
- Aéroport international d'Edmonton, Alb.
- Aéroport international de Calgary, Alb.
- Aéroport international de Winnipeg, Man.
- Aéroport international Lester B. Pearson, Toronto, ON
- Aéroport international MacDonald Cartier, Ottawa, ON
- Aéroport international Pierre Elliot Trudeau, Dorval, QC
- Aéroport international Jean Lesage, Québec, QC
- Aéroport international de Halifax, N.-É.
- Aéroport international du Grand Moncton, N.-B.
- Aéroport international de Gander, T.-N.
- Aéroport international de St. John's, T.-N.

Tous les vols de passagers de Mirabel ont été transférés à l'aéroport international Pierre Elliot Trudeau le 1er novembre 2004. À l'heure actuelle, seuls les vols transportant des marchandises commerciales internationales sont traités à l'aéroport de Mirabel.

De plus, 193 aéroports au Canada ne sont pas considérés comme des aéroports internationaux mais reçoivent des vols nolisés et transfrontaliers et le service est assuré par des agents de l'ASFC.

Q3. Combien de ports maritimes au Canada emploient des agents des douanes?

R3. Le service est assuré dans plus de 220 emplacements accueillant des navires commerciaux, 15 emplacements accueillant des navires de croisière et 11 emplacements de dédouanement de traversiers. De plus, le service est offert à plus de 470 marinas privées sur demande. L'ASFC possède trois centres d'examen de conteneurs maritimes importants qui sont dotés d'agents de façon permanente. Ce sont les Opérations maritimes de Vancouver (C.-B.), de Montréal (Qc) et de Halifax (N.-É.).

Q4. Combien d'employés nommés pour une durée indéterminée à temps plein travaillent à chaque poste frontière terrestre, aéroport international et port maritime?

R4. Les chiffres suivants correspondent aux employés nommés pour une durée indéterminée à temps plein (ETP – équivalent temps plein), faisant partie des effectifs durant l'exercice 2003-1004 :

Postes frontière terrestres :	2 006
Aéroports internationaux :	1 133
Ports maritimes :	192

Pour 2004, on peut également ajouter environ 700 agents aux points d'entrée (CIC) et 105 inspecteurs de l'ACIA.

Q5. Combien d'étudiants engagés à titre d'agents des douanes travaillent à chaque poste frontière terrestre, aéroport international et port maritime?

R5. Les chiffres suivants correspondent aux étudiants engagés à titre d'agents des douanes qui travaillaient en juillet 2004, dans différents bureaux au Canada. La période de pointe pour l'emploi des étudiants est le mois de juillet.

Postes frontière terrestres :	589
Aéroports internationaux :	306
Ports maritimes :	79
Autres :	155
Total :	1 129 étudiants engagés à titre d'agents des douanes pour 2004

Q6. Quelles sont, le cas échéant, les différentes catégories de postes frontières? Veuillez toutes les définir.

R6. Les différentes catégories des postes frontières sont les suivantes :

Aéroport d'entrée : aéroport d'entrée autorisé pour le dédouanement de tous les types de vols réguliers et non réguliers (passagers et fret).

Aéroport d'entrée/CANPASS : aéroport d'entrée désigné pour les titulaires de permis CANPASS.

Aéroport d'entrée/secteur commercial : aéroport d'entrée réservé uniquement au dédouanement des marchandises commerciales arrivant par transport aérien.

Aéroport d'entrée/militaire : aéroport d'entrée réservé au dédouanement des aéronefs militaires (sauf indication contraire).

Navire commercial : emplacement maritime autorisé où les navires commerciaux, autres que les traversiers ou les navires de croisière, se présentent à la douane.

CANPASS - Bateaux privés : port d'entrée maritime autorisé réservé aux titulaires de permis du programme CANPASS - Bateaux privés.

Centre de courrier des douanes : bureau prévu pour le traitement et l'examen douaniers du courrier international.

Opérations des navires de croisière : emplacement de débarquement autorisé pour les passagers et l'équipage de tous les types de navires de croisière.

Bureau désigné du secteur commercial : bureau qui offre des services 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pour la déclaration et le dédouanement des marchandises commerciales.

Gare maritime : point d'entrée autorisé pour le débarquement des passagers et(ou) des véhicules arrivant à bord de traversiers.

Service de remplacement dans les bureaux intérieurs : emplacement sans agent de douane de l'ASFC où les services de dédouanement des marchandises commerciales sont fournis par un bureau plaque tournante identifié.

Plaque tournante - bureau central : bureau responsable de la prestation de services dans les emplacements de services de remplacement dans les bureaux intérieurs et dans d'autres emplacements offrant des services sous l'autorité du bureau plaque tournante.

Autoroute (bureau frontalier terrestre) : bureau d'entrée autorisé pour le dédouanement des passagers et(ou) des véhicules utilitaires arrivant des États-Unis par la route.

Bureau de douane intérieur : bureau de douane de l'ASFC considéré comme un point d'entrée indirect, qui offre un éventail complet de services douaniers au grand public et à d'autres emplacements de services (p. ex. transport en douane routier, maritime, ferroviaire, etc.).

Gare ferroviaire : point d'entrée autorisé pour la déclaration des passagers et(ou) du fret arrivant par rail.

Centre de déclaration par téléphone (maritime) : emplacement où les navires non commerciaux, privés et à passagers peuvent faire leur déclaration en douane par téléphone.

Q7. **Combien de points d'entrée au Canada sont ouverts et disposent de personnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7?**

R7. Sept aéroports ont du personnel sur place 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'aéroport international de Victoria, l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international d'Edmonton, l'aéroport international de Calgary, l'aéroport international de Winnipeg, l'aéroport international Lester B. Pearson (Toronto) et l'aéroport international Pierre Elliot Trudeau (Dorval, QC)

En outre, 61 postes frontière terrestres sont dotés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Combien sont ouverts moins longtemps?

L'ASFC assure la prestation de services dans 200 emplacements de services aéroportuaires qui ne sont pas dotés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Il y a aussi 58 postes frontière terrestres qui ne sont pas dotés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Quelles sont ces heures d'ouverture?

Chaque emplacement offre les heures d'ouverture nécessaires pour satisfaire à la demande de la collectivité qu'il dessert. Les heures d'ouverture peuvent varier selon le moment de la journée, le jour de la semaine et la saison.

Où sont ces bureaux d'entrée?

Vous trouverez une liste des 58 bureaux d'entrée à l'annexe A.

Q8. Combien de points d'entrée disposent de seulement une personne par quart? Quels sont les emplacements de ces points d'entrée? Ou quelle est la ventilation par province?

R8. Il existe 139 emplacements au Canada où les agents des douanes de l'ASFC travaillent seuls, en assurant les inspections au primaire ou au secondaire, durant une partie du quart ou durant le quart complet.

Région du Québec :	44
Région des Prairies :	40
Région du Pacifique :	22
Région de l'Atlantique :	12
Région du Nord de l'Ontario :	8
Région de Windsor/St.-Clair :	6
Région de Niagara Falls/Fort Erie :	4
Région du Grand Toronto :	3

Q9. Quel nombre et type d'incidents violents ou menaçants ont visé des agents des douanes ou des étudiants engagés à titre d'agents des douanes, par emplacement, au cours des cinq dernières années?

R9. L'ASFC a les rapports d'incidents critiques suivants en dossier, suite aux recherches effectuées pour l'analyse du risque professionnel :

Données sur les agressions :

Menaces	Voies de fait graves	Agressions physiques à l'aide d'une arme	Police appelée	Arrestation	Armes saisies	Agents des douanes blessés
39	24	0	42	34	2	19

Incidents par région :

Atlantique	Québec	Nord de l'Ontario	Sud de l'Ontario	Prairies	Pacifique
8 %	2 %	3 %	56 %	9 %	20 %

- Il y a eu 63 rapports d'incidents critiques sur une période continue d'environ 24 mois (23 août 2000 au 1er octobre 2002).

Les rapports d'incidents critiques sont rédigés conformément au *Code criminel*. Ils expliquent en détail les incidents criminels et peuvent décrire un ou plusieurs des événements suivants :

- Menaces proférées à l'encontre d'agents de l'ASFC;
- Agressions à l'encontre d'agents de l'ASFC;
- Arrestations;
- Intervention de la police.

Observations tirées de l'examen des rapports d'incidents critiques.

- Aucune agression à l'aide d'une arme n'a été signalée (même des armes ont été saisies).
- Il est à noter qu'aucune des blessures des agents n'était sérieuse.
- Il n'y a eu aucun décès ou aucune invalidité permanente.

Q10. Quelle est l'échelle de salaire d'un agent des douanes à la ligne d'inspection primaire?

R10. Tous les agents des douanes de l'ASFC sont actuellement classés au niveau PM-03. Ce niveau correspond à une échelle de salaire de trois échelons qui vont de 48 802 $ à 53 091 $.

Q11. Quelles augmentations y aura-t-il au cours des prochaines années de leur contrat?

R11. Le contrat comprend des augmentations annuelles de :

- 2,4 % (à compter du 21 juin 2005);
- 2,5 % (à compter du 21 juin 2006).

Q12. Le bilinguisme est-il une exigence pour tous les postes? Sinon, où est-il requis et à quel niveau? Quel pourcentage des employés suivent actuellement un cours de langue et quelle est l'incidence de ces vacances?

R12. Le bilinguisme n'est pas une exigence pour tous les postes. Selon la politique du Conseil du Trésor *Directives sur l'identification linguistique des postes ou des fonctions et sur la dotation des postes ou fonctions bilingues*, l'identification des postes bilingues dépend de la nature des tâches et de l'emplacement du poste. À l'heure actuelle, environ 35 employés suivent un cours de langue, ce qui représente 0,3 % des employés de l'ASFC. En raison de ce petit pourcentage, l'incidence est minimale.

Q13. Combien de semaines de formation les agents des douanes nommés pour une durée indéterminée qui travaillent à la LIP reçoivent-ils, en cours d'emploi ou au Collège Rigaud, au Québec?

R13. La formation à la ligne d'inspection primaire fait partie du programme global de recrutement et de formation des inspecteurs des douanes. Ce programme dure 8,5 semaines et est offert à Rigaud, QC. Le traitement au

primaire est principalement enseigné durant la première moitié du programme de formation.

Q14. Combien d'autres semaines de formation reçoivent-ils chaque année, pour chaque spécialité?

R14. Il y a plus de 70 cours de formation qui sont offerts aux agents des douanes de l'ASFC. Chaque année, dans le cadre du programme de gestion du rendement, les agents des douanes de l'ASFC établissent un plan d'apprentissage correspondant à leurs besoins d'apprentissage en fonction de leur emplacement de travail, du type de clientèle, du service (p. ex. aéroports, autoroutes) et de leurs aspirations professionnelles. Les agents ne sont pas tenus de participer à un nombre donné de semaines de formation chaque année.

Q15. Les mêmes deux questions précédentes pour les employés nommés pour une durée indéterminée, pour les employés à temps partiel et pour les étudiants engagés à titre d'agents des douanes.

R15. Les employés nommés pour une durée déterminée et les employés permanents à temps partiel reçoivent la même formation que les agents des douanes permanents de l'AFSC. Les étudiants engagés à titre d'agents des douanes reçoivent une formation de trois semaines qui est axée principalement sur le traitement au primaire.

Q16. Combien les agents des douanes de l'ASFC et de son prédécesseur ont fait des griefs au cours des cinq dernières années? Veuillez donner les totaux par type de grief et par poste, ainsi que les totaux à l'échelle de l'Agence.

R16. Griefs relatifs au contenu de la description de travail/à la date d'entrée en vigueur

- Au cours des cinq dernières années, il y a eu 1 690 griefs relatifs au contenu de la description de travail/à la date d'entrée en vigueur.

Griefs relatifs à la classification :

- Au cours des cinq dernières années, il y a eu un total de 800 griefs relatifs à la classification.

Remarque : Conformément au PE signé entre l'ancienne ADRC et CEUDA en 2001, tous ces griefs ont été récemment traités comme s'il s'agissait d'un seul plaignant.

Griefs relatifs à la rémunération d'intérim :

- Au cours des cinq dernières années, il y a eu 3 218 griefs relatifs à la rémunération d'intérim.

Q17. Combien d'employés de l'ADRC ou de l'ASFC ont été blessés durant cette période par des personnes franchissant la frontière, par poste et type de blessures?

R17. L'ASFC a les rapports d'incidents critiques suivants en dossier, suite à une recherche effectuée pour l'analyse du risque professionnel.

Au total, il y a eu 793 rapports d'accidents/de danger présentés entre le 8 juillet 2000 et le 1er octobre 2002.

Vous trouverez ci-après les pourcentages établis à partir des 793 rapports :

Catégories d'événements

Accident	Incident	Danger	Non défini
91 %	7 %	2 %	<1 %

Accidents par région

Atlantique	Québec	Nord de l'Ont.	Sud de l'Ont.	Prairies	Pacifique
5 %	5 %	6 %	6 %	11 %	6 %

Accidents par fonction

Frontière terrestre	Air	Maritime	Poste
72 %	19 %	9 %	<1 %

Types de blessures

Foulures et entorses	Coupures	Contusions	Contact avec des substances dangereuses éventuelles	Irritation	Fractures	Autres	Non identifiées
51 %	11 %	7 %	5 %	3 %	<1 %	10 %	12 %

Catégories de traitement des blessures

Premiers soins	Médical	Incapacité temporaire	Incapacité permanente	Autre
89 %	2 %	<1 %	<1 %	8 %

Remarque : Les taux de fréquence et de gravité des accidents, basés sur les déploiements des effectifs et sur les heures travaillées n'ont pas été calculés.

Q18. Combien d'étudiants engagés à titre d'agents des douanes sont employés durant toute l'année?

R18. Au cours des cinq dernières années, nous avons employé annuellement entre 1 100 et 1 200 étudiants engagés à titre d'agents des douanes.

Q19. Combien d'étudiants engagés à titre d'agents des douanes durant les cinq dernières années, chaque année, sont employés par les douanes et dont l'un ou plusieurs membres de leur famille travaillent déjà pour les douanes?

R19. Les renseignements suivants représentent le nombre d'étudiants engagés à titre d'agents des douanes, par exercice.

2000-2001 : 1 235
2001-2002: 1 228
2002-2003 : 1 256
2003-2004 : 1 152
2004-2005 : 1 129

Remarque : Il n'y a aucune donnée concernant les étudiants employés par l'ASFC qui ont un ou plusieurs membres de leur famille déjà à l'emploi de l'ASFC.

Inspections

Q20. Y a-t-il des quotas ou des cibles, fixés de façon formelle ou informelle, quant au nombre d'inspections à effectuer à l'heure? Est-ce que cette question est abordée lors de la formation officielle des employés?

R20. L'ASFC ne fixe pas de quotas d'inspection ou de taux de ciblage.

Q21. Au cours des cinq dernières années, combien a-t-on saisi d'armes illégales, de quel type et par bureau d'entrée?

R21. Entre le 1er janvier 2000 et le 31 janvier 2004, l'ASFC a saisi 5 446 armes à feu (dont 2 010 étaient prohibées) et 20 129 autres armes prohibées diverses.

Armes à feu saisies par région

Type	Atlantique	Québec	Nord de l'Ont.	Sud de l'Ont.	Prairies	Pacifique
Sans restriction	32	73	121	178	263	415
À autorisation restreinte	96	85	194	719	490	770
Prohibées	18	589	130	416	135	722

Armes prohibées saisies

Atlantique	Québec	Nord de l'Ont.	Sud de l'Ont.	Prairies	Pacifique
362	885	1 103	9 932	1 488	6 359

Q22. Y a-t-il des quotas ou des cibles, fixés de façon formelle ou informelle, quant au nombre de véhicules de passagers ou de véhicules commerciaux qui doivent passer à la LIP aux postes frontaliers? Si c'est le cas, quels sont-ils par poste frontalier?

R22. L'ASFC ne fixe pas de quotas d'inspection ou de taux de ciblage. À leur arrivée à un poste frontalier, tous les véhicules de passagers et les véhicules commerciaux doivent passer à la ligne d'inspection primaire.

Q23. Quelles sont les fonctions dont ne s'acquittent pas les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes, et quel pourcentage de la charge de travail d'un agent des douanes nommé pour une période indéterminée cela représente-t-il?

R23. Les étudiants ne remplissent pas l'ensemble des fonctions des agents des douanes de l'ASFC.

Les étudiants ne remplissent pas les fonctions suivantes :

- procéder à des arrestations en vertu d'infractions au *Code criminel*;
- faire passer les alcotests;
- participer à des opérations policières conjointes;
- effectuer des examens poussés des aéronefs;
- effectuer des fouilles approfondies des navires;
- remplir des fonctions liées aux exportations stratégiques;
- effectuer des examens secondaires pour l'immigration;
- faire du ciblage;
- faire des analyses;
- travailler dans le secteur de l'exécution dans les centres de courrier des douanes.

Tout comme les agents des douanes de l'ASFC, les fonctions des étudiants varient de façon importante selon le lieu de travail. L'ASFC voit à ce que les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes reçoivent la formation appropriée pour s'acquitter des tâches qui leur sont confiées.

Q24. Est-ce que les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes travaillent seuls?

R24. Les étudiants font partie d'une équipe et la direction voit à ce qu'ils aient accès aux cadres supérieurs, en tout temps, afin d'obtenir des conseils, de l'orientation, de la formation, du soutien et de l'aide, tout comme le font nos autres employés.

Q25. De quelle façon les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes sont-ils supervisés?

R25. Les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes reçoivent la supervision appropriée pour effectuer leur travail. Ils ont accès en tout temps aux cadres supérieurs pour obtenir des conseils, de l'orientation et de l'aide afin d'effectuer leur travail.

Q26. Y a-t-il un ratio maximum entre les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes et les agents des douanes à temps plein nommés pour une période indéterminée qui est prévu pour un lieu de travail? Quel est ce ratio?

R26. Non, il n'y a pas de ratio établi. Cela varie d'un poste de travail à un autre, d'un bureau à un autre, et d'une saison à une autre. Par exemple, le ratio est plus élevé à l'été dans de nombreux bureaux. L'une des raisons est que les étudiants sont embauchés l'été pour des raisons opérationnelles. Pendant que des agents des douanes de l'ASFC prennent des vacances, les étudiants accomplissent certaines tâches pour lesquelles ils ont reçu la formation nécessaire, ce qui permet aux agents des douanes de l'ASFC de porter leur attention sur des tâches présentant des risques plus élevés.

Q27. Si les étudiants embauchés à titre d'agents des douanes ne peuvent pas appliquer le *Code criminel*, qu'arrive-t-il lorsqu'un contrevenant, comme un conducteur avec facultés affaiblies, se présente à la LIP où travaille un étudiant? En vertu de quelles circonstances, un étudiant est-il réputé pouvoir détenir un suspect en vertu du *Code criminel*?

R27. L'étudiant doit interrompre son interrogatoire pendant le temps nécessaire pour aller chercher un agent désigné de son poste de travail. Si un agent désigné n'est pas immédiatement disponible, l'étudiant doit laisser partir la personne une fois que l'examen est terminé, et il doit immédiatement téléphoner au service de police local. En aucun temps, l'étudiant n'a le pouvoir de détenir le suspect en vertu du *Code criminel* pour une infraction reliée à ce code. Avant de laisser partir la personne, l'étudiant peut demander au voyageur de stationner son véhicule et de chercher à utiliser un autre moyen de transport et il doit lui expliquer les conséquences de ne pas obtempérer à sa demande.

Terrestre / ferroviaire

Q28. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs ont été complètement « dépotés » dans des postes frontaliers terrestres? Quelle est cette période de 12 mois, et quel pourcentage cela représente-t-il par rapport au nombre total de conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R28. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q29. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs ont fait l'objet d'une vérification depuis la porte arrière dans des postes frontaliers terrestres? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total de conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R29. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q30. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs ont fait l'objet d'une vérification à l'aide d'un appareil VACIS dans les postes frontaliers terrestres? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total des conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R30. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q31. Quels sont les outils actuellement en place aux postes frontaliers terrestres qui permettent d'identifier de façon et rapide les personnes qui veulent entrer au Canada?

R31. Les agents utilisent les informations contenues dans le passeport et d'autres documents d'identité, et les renseignements obtenus au cours des entrevues pour établir l'identité des voyageurs. Ils ont également accès à de nombreuses bases de données variées qui leur fournissent des informations sur les avis de surveillance concernant des criminels ou des présumés terroristes, les antécédents en matière d'infractions relatives aux

douanes et à l'immigration, ainsi que les casiers judiciaires et les données de renseignement

Q32. Combien de bureaux de douane situés à la frontière terrestre, dans le secteur maritime ou dans les aéroports internationaux n'ont pas un accès immédiat, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, à l'ordinateur central des douanes afin que les agents des douanes puissent vérifier les noms des personnes et/ou leurs références à l'aide de la base de données?

R32. Actuellement, 62 bureaux n'ont pas un accès immédiat à l'ordinateur central des douanes, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. L'ASFC élabore actuellement une analyse de rentabilisation en vue de brancher tous les bureaux qui ne sont pas encore branchés. En ce moment, les bureaux de douane locaux ont la possibilité d'accéder aux bases de données nécessaires au moyen d'un accès à distance sécuritaire. Les agents peuvent appeler d'autres emplacements qui disposent d'un accès en temps réel de 24 heures sur 24 afin de veiller à ce que des recherches sur certaines personnes soient effectuées dans les bases de données applicables, au besoin. Les réponses à ces demandes sont reçues sur-le-champ.

Q33. Au cours des cinq dernières années, combien de fois des personnes ont-elles tenté de franchir la frontière sans s'arrêter, simplement en continuant tout droit ou en contournant le bureau, en ne se rendant pas à l'examen secondaire conformément aux instructions ou en ne faisant pas demi-tour lorsque le bureau était fermé?

R33. On estime qu'en 2004, il y a eu environ 1 600 fuyards à la frontière ou personnes qui ont omis de se présenter.

Combien de personnes ont par la suite été arrêtées?

Cette information n'est pas disponible à l'échelle nationale pour le moment. Dans un bon nombre de cas, les voyageurs n'ont pas omis de se présenter aux douanes intentionnellement. S'ils l'ont fait, c'est en grande partie parce qu'ils comprenaient mal leurs obligations à l'égard de la loi. Dans de tels cas, aucune pénalité n'est imposée et les voyageurs sont informés de leurs obligations. Ceci se produit souvent lorsqu'un touriste

canadien se trompe de route et arrive à la frontière américaine par erreur ou alors se fait refuser l'entrée aux É.-U. par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (SDPF). À leur retour au Canada, les touristes ne se rendent pas compte qu'ils avaient quitté le pays et qu'ils doivent donc se présenter aux douanes canadiennes. Lorsque le SDPF procède à des vérifications d'exportations auprès des voyageurs à la frontière, ceci peut semer la confusion chez les voyageurs et les amener à ne pas se présenter aux douanes. Dans de tels cas, bien souvent les voyageurs croient qu'il s'agissait de leur passage aux douanes canadiennes et alors ils ne s'arrêtent pas lorsqu'ils rentrent au Canada.

Q34 Combien de bureaux de douane sont fermés la nuit?

R34. Parmi les 119 postes frontaliers terrestres de l'ASFC, il y a 58 bureaux qui sont fermés la nuit. Les heures de fermeture varient grandement selon le site, depuis la cessation de la prestation des services à 17 h jusqu'à la fermeture à minuit.

Combien de ces bureaux possèdent les outils nécessaires pour aider les douanes à déceler les fuyards à la frontière - ceux qui omettent de s'arrêter?

La majorité de ces bureaux ne possèdent pas des outils de détection particuliers. Des caméras vidéo et du matériel de surveillance sont disponibles dans environ sept bureaux, principalement dans la région de l'Atlantique. L'ASFC envoie également ses équipes d'intervention mobile sur une base ponctuelle.

Q35. Quelles sont les contraintes visant le renvoi des personnes à l'examen secondaire pendant les périodes de pointe? Quelle est la capacité maximale de traitement dans les 30 bureaux les plus achalandés?

R35. Il n'y a pas de contraintes pour ce qui est du renvoi des personnes à l'examen secondaire durant les périodes de pointe. Les renvois à l'examen secondaire sont fondés sur des indicateurs de risque et non pas sur le nombre de personnes qui attendent. Les périodes de pointe sont gérées en ajustant les horaires de travail par poste et en ayant recours au temps supplémentaire.

Q36. Combien de sites ferroviaires y a-t-il à la frontière?

R36. Au total, il y a 24 sites ferroviaires (voyageurs et fret).

Combien de ces sites sont dotés d'agents des douanes, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7?

Aucun des sites ferroviaires n'est doté d'agents des douanes, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, car le service est offert en fonction d'un rappel au travail au moment de l'arrivée d'un train.

Q37. Où les trains de fret qui traversent la frontière sont-ils inspectés?

R37. Dans la plupart des cas, les trains de fret sont inspectés à un site intérieur. Toutefois, en fonction du niveau de risque que présente un train, on peut également l'inspecter au moment de la traversée de la frontière.

Si les trains sont inspectés, arrêtent-ils (pour toute raison) avant de traverser la frontière?

L'ASFC n'est pas en mesure d'indiquer s'il y a des arrêts avant l'arrivée.

Maritime

Q38. Combien y a-t-il de bateaux à la disposition des agents des douanes?

R38. L'ASFC possède actuellement trois bateaux : un dans la région du Québec et deux dans la région du Pacifique. Il est à noter que l'ASFC est responsable de la vérification de l'exécution dans les ports d'entrée. La GRC, en collaboration avec les forces policières provinciales et certaines forces policières municipales, navigue dans les eaux afin d'exercer des activités d'exécution de la loi.

Q39. Quel est le nombre minimum d'agents des douanes qui peuvent monter à bord d'un navire pour procéder à une inspection?

R39. Il n'y a pas de nombre minimum d'agents de l'ASFC qui peuvent monter à bord d'un navire pour l'inspection. Que ce soit pour procéder à un examen et/ou à une fouille des navires et de leur cargaison, pour effectuer une fouille approfondie du navire, vérifier des documents ou interroger des personnes à bord, l'ASFC s'assurera que le nombre des agents est suffisant pour remplir les tâches de façon efficace et sécuritaire.

Q40. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs dans les ports maritimes ont été complètement « dépotés »? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total des conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R40. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q41. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs dans les ports maritimes ont fait l'objet d'une vérification complète depuis la porte arrière? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total de conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R41. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q42. Au cours de la dernière période de 12 mois pour laquelle vous avez des statistiques, combien de conteneurs dans les ports maritimes ont fait l'objet d'une vérification à l'aide d'un appareil VACIS? Quelle est cette période de 12 mois et quel est le pourcentage par rapport au nombre total de conteneurs entrés au Canada au cours de la même période?

R42. Tous les conteneurs qui présentent un risque sont examinés, peu importe le mode de transport. Les agents de l'ASFC utilisent des techniques d'inspection d'avant-garde combinées à des outils technologiques et d'évaluation des risques modernes afin de s'assurer que tous les examens sont effectués en fonction du risque possible. Par conséquent, on préfère utiliser les méthodes les moins intrusives dans la mesure où nous sommes assurés qu'il n'existe aucun risque.

La majorité des négociants sont honnêtes et représentent des entreprises légitimes à faible risque. C'est pourquoi le nombre de conteneurs et de

camions qui sont assujettis à un examen est faible. Toutefois, le nombre d'examens effectués varie d'un jour à l'autre et d'un bureau à l'autre, selon le risque.

Q43. Au Canada, combien y a-t-il d'endroits où un bateau ou un navire peut accoster en provenance d'un autre pays et où le service douanier n'est pas offert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7?

R43. Les bureaux du secteur maritime n'ont pas d'employés sur une base de 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Toutefois, le service peut être offert dans le cadre de la prestation des services des programmes CANPASS. L'ASFC ne tient pas un relevé des heures de service dans le cas des quais privés, des marinas ou des restaurants qui servent de sites de déclaration, et elle envoie des agents au besoin.

Combien de ces endroits sont visés par un poste de travail?

Comme ce sont des bureaux sans personnel, aucun site n'est considéré comme ayant un poste de travail.

Combien de ces endroits permettent aux gens de simplement téléphoner?

Il y a environ 470 sites maritimes de déclaration par téléphone pour les plaisanciers. Ces voyageurs sont des membres approuvés au préalable du programme CANPASS Bateaux privés, et ils sont tenus de déclarer, par téléphone, l'heure approximative de leur arrivée au Canada, en tout temps jusqu'à concurrence de quatre heures avant leur arrivée. L'appel est reçu à l'un des quatre centres nationaux de déclaration par téléphone. Des fonctionnaires de l'ASFC sont alors envoyés pour rencontrer les voyageurs au besoin, et les marinas sont contrôlées aux fins de l'observation également. Si aucun agent n'est sur place pour effectuer une inspection, le maître à bord peut alors se rendre à sa destination finale.

Les voyageurs, qui ne sont pas des membres du CANPASS Bateaux privés, doivent téléphoner au centre de déclaration par téléphone immédiatement à leur arrivée au Canada. L'agent de l'ASFC leur fournira alors un numéro de dédouanement et permettra au bateau de poursuivre sa route ou il indiquera aux voyageurs de rester à bord du bateau jusqu'à ce

qu'un agent arrive pour terminer l'examen. Des fonctionnaires de l'ASFC sont envoyés pour rencontrer les voyageurs au besoin, et les marinas sont contrôlées aux fins de l'observation également.

Voir les annexes B et C qui expliquent le programme ainsi que les procédures générales de déclaration.

http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/privateboat-f.html
http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/canpassprivateboat-f.html

Q44. Combien y a-t-il de postes de déclaration par téléphone du secteur maritime auxquels les agents des douanes n'ont pas accès?

R44. Il y a un accès à tous les sites désignés de l'ASFC, ce qui permet aux agents des douanes d'effectuer un examen secondaire et de s'acquitter de toutes les fonctions de vérification. Si un site devient inaccessible, l'ASFC retirera ce site de la liste approuvée des sites de déclaration désignés.

Aérien

Q45. Au Canada, combien y a-t-il d'aéroports qui accueillent des vols provenant d'autres pays mais dans lesquels il n'y a pas d'agents des douanes présents 24 heures sur 24, sept jours sur sept?

R45. Au total, il y a 200 sites aériens qui ne disposent pas d'agents présents, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Q46. Combien y a-t-il d'aéroports où les agents des douanes sont présents pour un seul poste de travail?

R46. Sept des treize aéroports internationaux sont dotés d'agents, 24 heures sur 24, sept jours sur sept; les six autres sont dotés d'agents 16 heures par jour. La grande majorité des aéroports où l'ASFC offre un service ne sont pas dotés d'agents de façon permanente. Les agents proviennent d'un autre bureau pour fournir le service et, dans certains cas, ce sont des opérations pour un seul poste de travail. Les agents sont envoyés sur place, selon les

besoins, pour fournir le service en dehors des heures normales de travail et peuvent faire l'objet d'un rappel au travail (temps supplémentaire).

Combien de sites permettent aux gens de simplement téléphoner?

Tous les sites qui bénéficient d'un service aérien peuvent éventuellement recevoir les voyageurs de l'aviation générale qui doivent faire une déclaration, par téléphone, via les centres de déclaration par téléphone. Pour les clients qui sont des membres approuvés au préalable du programme CANPASS Aéronefs privés ou du programme CANPASS Aéronefs d'entreprise, le pilote doit déclarer l'heure d'arrivée prévue en téléphonant au moins deux heures, et pas plus de 48 heures, avant d'effectuer son vol au Canada. Un fonctionnaire de l'ASFC ira à la rencontre de l'avion si cela est nécessaire. Dans le cas des vols d'aviation générale où l'on retrouve des personnes qui ne possèdent pas de permis, qui ne sont pas membres d'un programme CANPASS, un téléphone supplémentaire est fait au centre de déclaration par téléphone au moment de l'arrivée. Le pilote et les passagers n'ont pas le droit de quitter l'aéronef tant qu'ils ne sont pas autorisés à le faire. Tous les appels sont acheminés à l'un des quatre centres nationaux de déclaration par téléphone.

Voir les annexes D, E et F pour de plus amples renseignements concernant les exigences de déclaration par téléphone de ces programmes.

http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/generalavi-f.html
http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/privateair-f.html
http://www.cbsa-asfc.gc.ca/travel/canpass/corporateair-f.html

Quel est le pourcentage des déclarations effectuées par téléphone qui sont vérifiées par la suite par un agent des douanes?

Tous les vols qui présentent des risques élevés sont assujettis à un taux de 100 % de vérification.

Renseignement

Q47. L'ASFC a-t-elle une division du renseignement?

R47. Oui, l'ASFC a une telle division. Celle-ci est responsable des programmes des douanes et de l'immigration.

Q48. De quelle façon les employés sont-ils sélectionnés et formés pour occuper ces postes?

R48. Les employés sont choisis en fonction de critères fondés sur l'expérience et des connaissances particulières. Après avoir été sélectionnés, les agents suivent des cours de formation structurés. D'autre part, des plans de formation personnalisés sont conçus afin de répondre à des besoins spécifiques, en fonction des exigences liées à l'expérience et au poste.

Q49. Quelle est la nature et l'ampleur de la formation dispensée aux agents du renseignement?

R49. L'ensemble pédagogique comprend des cours théoriques, des ateliers et de la formation en cours d'emploi.

Q50. Les employés de l'ASFC ont-ils la possibilité de participer à la formation qui est dispensée aux membres des autorités frontalières du renseignement des États-Unis?

R50. Oui.

Q51. Compte tenu de l'aggravation permanente de la menace terroriste, les employés de l'ASFC sont-ils correctement sensibilisés aux réalités culturelles, en vue d'être convenablement préparés à faire face aux incidents auxquels ils pourraient être confrontés?

R51. Les employés de première ligne de l'ASFC sont sensibilisés à la diversité culturelle dans le cadre des différents programmes de formation suivants :

le Programme de formation des nouveaux inspecteurs des douanes, le programme éducatif destiné aux agents de l'immigration aux points d'entrée ainsi que le programme de formation des étudiants engagés à titre d'agent des douanes. D'autre part, l'ASFC a élaboré à l'intention de tous les employés de l'ASFC un cours d'apprentissage électronique portant sur la diversité qui sera mis en ligne sous peu.

Q52. Étant donné la dimension multiculturelle du monde dans lequel nous vivons, l'ASFC dispose-t-elle d'un nombre suffisant d'employés pouvant parler d'autres langues que le français ou l'anglais?

R52. Compte tenu de la mosaïque culturelle de certaines communautés dans l'ensemble du Canada, l'ASFC s'efforce de pourvoir aux besoins linguistiques des voyageurs.

Q53. À cet égard, dans quelle mesure l'ASFC peut-elle faire appel à des employés parlant d'autres langues?

R53. Compte tenu de la mosaïque culturelle de certaines communautés dans l'ensemble du Canada, l'ASFC s'efforce de pourvoir aux besoins linguistiques des voyageurs. À différents endroits, on dispose d'un répertoire de traducteurs et d'interprètes qui peuvent aider nos employés à communiquer avec les voyageurs lorsque cela est nécessaire.

Q54. Les emplacements terrestres, maritimes et aériens sont-ils tous pourvus d'unités du renseignement?

R54. Les unités du renseignement desservent tous les emplacements terrestres, maritimes et aériens. Lorsque le volume de clientèle et d'activités à risque le justifie, des agents du renseignement peuvent être présents sur place.

Q55. Comment l'ASFC définit-elle le renseignement? Le renseignement de sécurité? Le renseignement criminel?

R55. Le renseignement est le résultat d'informations qui ont été soumises à un processus d'évaluation et d'analyse. Ce processus transforme les informations en des tendances déductives menant à des conclusions significatives, qui deviennent le « renseignement ». Le renseignement permet de prédire les activités qui vont probablement se produire, et sert à dégager des indicateurs et des tendances. Pour l'ASFC, le renseignement sert de fonction proactive qui appuie la prise de décision et l'exécution. Les renseignements de sécurité et criminels sont traités de la même façon.

Q56. D'où l'ASFC tire-t-elle le renseignement? Le recueille-t-elle elle-même, ou profite-t-elle du travail d'autres organismes?

R56. L'ASFC reçoit le renseignement d'un vaste réseau de partenaires nationaux et étrangers. Elle élabore également son renseignement de façon autonome, d'après certaines informations sur ses clients et en fonction de sources internes et externes.

Q57. À qui l'ASFC communique-t-elle le renseignement? De qui le reçoit-elle?

R57. L'ASFC du renseignement avec des organismes partenaires nationaux et internationaux – comme les administrations douanières et d'immigration étrangères, la GRC, le SCRS et les services de police locaux – et des gouvernements étrangers avec lesquels ont été conclus des accords de communication du renseignement.

Q58. Tous les employés de l'ASFC ont-ils une cote de sécurité? De quel niveau?

R58. Oui. Tous les employés de l'ASFC doivent subir une vérification de sécurité avant d'être embauchés. Les niveaux de contrôle de sécurité varient en fonction du poste (ou des tâches) de l'employé.

Les employés doivent au minimum subir une vérification de la fiabilité. D'autres vérifications sont effectuées si l'employé est nommé à un poste nécessitant une cote de sécurité de niveau confidentiel, secret ou très

secret. Personne ne peut être nommé à un poste sans avoir au préalable obtenu la cote de sécurité appropriée. En outre, comme le prescrivent les conditions d'emploi, l'employé est tenu de conserver la cote de sécurité requise, à défaut de quoi il pourrait perdre son poste. L'ASFC applique rigoureusement ces conditions d'emploi.

Q59. En ce qui a trait à la communication de renseignements à d'autres employés de l'Agence et/ou d'autres ministères et organismes des gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et étrangers, les pouvoirs des agents du renseignement de l'ASFC sont-ils restreints?

R59. Les agents du renseignement de l'ASFC ont le pouvoir de partager le renseignement avec d'autres employés, selon le principe d'accès sélectif et conformément aux dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, de la *Loi sur les douanes* et de certains accords et protocoles d'entente qui définissent les types de renseignement pouvant être partagés, et dans quelles circonstances, avec nos partenaires externes et étrangers.

Q60. L'ASFC obtient-elle toutes les informations dont elle a besoin de la part des autres organismes gouvernementaux? Comment l'ASFC gère-t-elle ces accès? De quelle façon ces informations sont-elle reçues, stockées et consultées dans les postes frontaliers?

R60. L'ASFC a accès aux informations de nombreux organismes gouvernementaux. Cet accès est régi par certaines conditions et dépend souvent de l'utilisation ultime des informations en cause. Certains renseignements ne sont pas accessibles en raison de restrictions de confidentialité ou de dispositions législatives.

Les renseignements sont stockés, pendant la période prescrite, dans un environnement approprié au niveau de sécurité exigé. Les informations reçues sont communiquées au besoin aux bureaux locaux, grâce à différentes méthodes manuelles et électroniques de communication, comme les avis de surveillance enregistrés dans nos systèmes d'exécution, les bulletins et les alertes.

Q61. Les agents de l'ASFC ont-ils le statut d'agent de la paix? S'agit-il d'une exigence pour pouvoir accéder aux renseignements détenus par les services de police fédéral, provinciaux et municipaux?

R61. Les agents des douanes de l'ASFC tirent leur statut d'agent de la paix de l'article 2 du *Code criminel*. Les agents d'immigration de l'ASFC, quant à eux, peuvent se voir déléguer les pouvoirs d'un agent de la paix en vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR),.

Il n'est pas obligatoire d'être agent de la paix pour accéder aux renseignements détenus par les services de police fédéral, provinciaux et municipaux.

Q62. Quelles sont les responsabilités ou les restrictions d'un employé lorsqu'un incident se poursuit à l'extérieur des limites frontalières? Existe-t-il des restrictions géographiques limitant la participation ou la prise de décision d'un employé?

R62. Il n'existe aucune restriction législative ou réglementaire. Les enquêteurs de l'ASFC travaillent sur des dossiers intérieurs des douanes et de l'immigration afin de résoudre des problèmes d'ordre intérieur. Toutefois, la responsabilité de l'application de la *Loi sur les douanes* et de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* est partagée avec la GRC.

Q63. Veuillez décrire en détail le processus que suit un agent de l'ASFC lorsque celui-ci arrête un voyageur à la frontière et qu'il soupçonne une activité suspecte (à savoir, le type de vérifications effectuées ainsi que les organismes et les bases de données consultés).

R63. Les voyageurs soupçonnés sont renvoyés au poste secondaire pour un interrogatoire et un examen plus approfondis. Les agents ont un accès direct à une grande variété de bases de données qui fournissent des informations sur les avis de surveillance concernant des criminels et des présumés terroristes, les antécédents en matière d'infractions relatives aux douanes et à l'immigration, ainsi que les casiers judiciaires et les données de renseignement. Selon les circonstances, on peut communiquer avec le

SCRS, la GRC ou tout autre organisme d'application de la loi pour obtenir des informations supplémentaires.

Q64. Existe-t-il un lien direct qui relie en tout temps la GRC, le SCRS, Transports Canada, etc.? Ce lien se situe-t-il au niveau local ou central? Le temps de réponse est-il suffisant? Des difficultés à obtenir une réponse ont-elles déjà entravé le règlement d'un incident en particulier?

R64. Tous les organismes locaux et fédéraux sont en communication nuit et jour, de la façon requise pour chaque niveau.

Aucun problème précis indiquant des difficultés permanentes ou endémiques n'est survenu avec les autres organismes à cet égard.

Q65. L'ASFC fait-elle partie de l'EIPF (Équipe intégrée de la police des frontières)? A-t-elle accès aux mêmes renseignements que les autres membres de l'équipe?

R65. L'ASFC fait partie intégrante de l'EIPF et a accès aux mêmes renseignements que les autres membres de l'équipe.

Q66. L'ASFC fait-elle partie de l'EISN (Équipe intégrée de la sécurité nationale)? A-t-elle accès aux mêmes renseignements que les autres membres de l'équipe?

R66. Oui, des agents de l'ASFC participent au programme EISN. Ils ont accès aux mêmes renseignements que les autres membres de l'équipe.

ANNEXE V

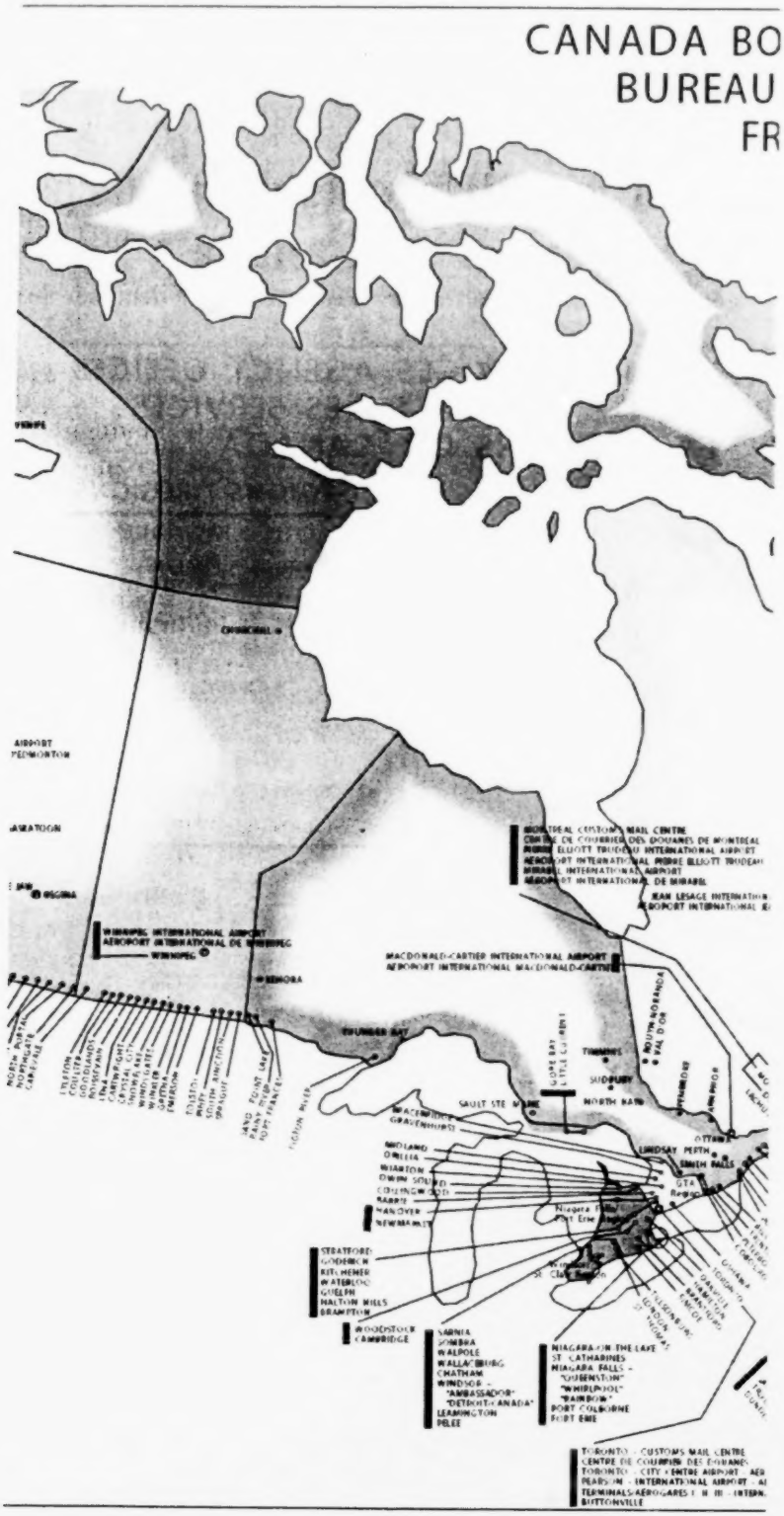
Carte montrant les différents points de passage terrestres au Canada

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la demande du Comité

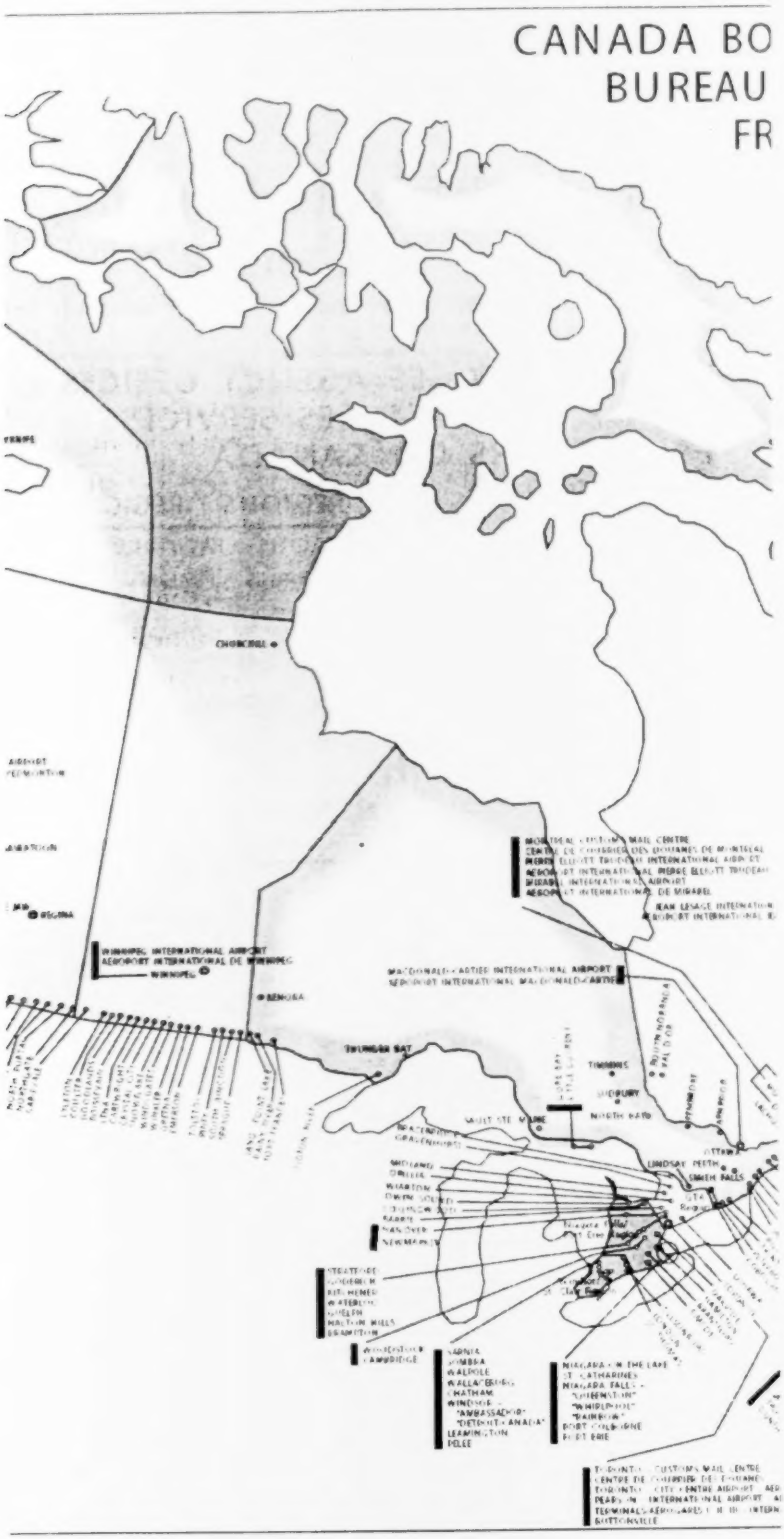
ANNEXE V

Carte montrant les différents points de passage terrestres au Canada

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la demande du Comité


CANADA BO
BUREAU
FR
WINNIPEG INTERNATIONAL AIRPORT
AÉROPORT INTERNATIONAL DE WINNIPEG
WINNIPEG
MACDONALD-CARTIER INTERNATIONAL AIRPORT
AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER
THUNDER BAY
TIMMINS
SUDBURY
NORTH BAY
SAULT STE MARIE
OTTAWA
LINDSAY PETERBOROUGH
SMITHS FALLS
GTA
Niagara Falls
Fort Erie
STRATFORD
GODERICH
KITCHENER
WATERLOO
GUELPH
HALTON HILLS
BRAMPTON
WOODSTOCK
CAMBRIDGE
SARNIA
ZONEBRA
WALPOLE
WALLACEBURG
CHATHAM
WINDSOR -
"AMBASSADOR"
"DETROIT-CANADA"
LEAMINGTON
PELEE
NIAGARA-ON-THE-LAKE
ST. CATHARINES
NIAGARA FALLS -
"QUEENSTON"
"WHIRLPOOL"
"RAINBOW"
PORT COLBORNE
PORT ERIE
TORONTO - CUSTOMS MAIL CENTRE
CENTRE DE COURRIER DES DOUANES
TORONTO - CITY CENTRE AIRPORT
PEARSON - INTERNATIONAL AIRPORT
TERMINAUX AÉROGARES 1 & 3
BUTTONVILLE

APRIL 2005
AVRIL 2005


CANADA BO
BUREAU
FR
CHURCHILL
WINNIPEG INTERNATIONAL AIRPORT
AÉROPORT INTERNATIONAL DE WINNIPEG
WINNIPEG
BENGUA
THUNDER BAY
TIMMINS
SUDBURY
NORTH BAY
SAULT STE MARIE
LINDSAY PETTN
SMITH FALLS
WATERLOO
CAMBRIDGE
WINDSOR
LEAMINGTON
POLEE
NIAGARA-ON-THE-LAKE
ST. CATHARINES
NIAGARA FALLS
"FUTURENET-ON"
"WHIRLPOOL"
"RAINBOW"
PORT COLBORNE
FORT ERIE

APRIL 2005
AVRIL 2005

ANNEXE VI

L'histoire de l'évolution de l'Agence des services frontaliers du Canada

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la demande du Comité

L'ASFC fait partie intégrante du portefeuille de la Sécurité publique et de la Protection civile (SPPC). La création de l'ASFC, voici un peu plus d'un an, a regroupé la Direction générale des douanes de l'ancienne Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) ainsi que des portions des Directions générales des appels et de l'observation qui appuyaient les douanes, le Programme du renseignement, de l'interception et de l'exécution de la loi de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) et le Programme d'inspection des importations aux bureaux d'entrée de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). En octobre 2004, les fonctions d'immigration aux bureaux d'entrée ont aussi été transférées à l'ASFC.

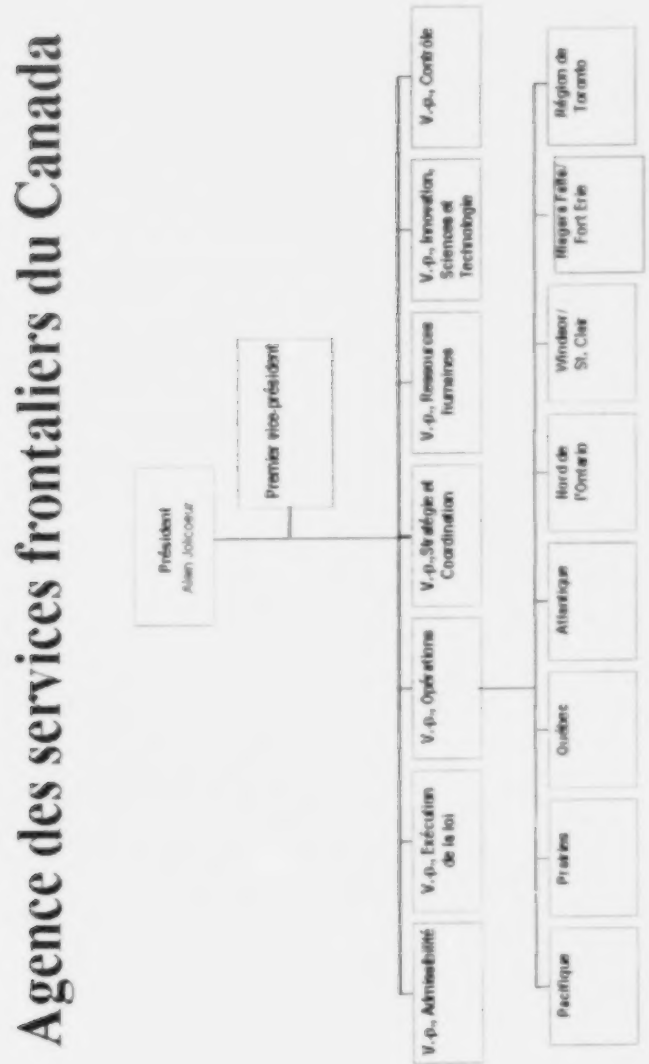
Le regroupement de ces fonctions des services frontaliers a donné à l'ASFC la souplesse nécessaire pour adopter une approche plus globale et rationalisée afin de renforcer la capacité du Canada de protéger la sécurité des Canadiens. Cette intégration nous permet de mieux gérer les risques en obtenant les bons renseignements au bon moment, souvent avant l'arrivée des personnes et des marchandises à la frontière. Lorsque les lois le permettent, des renseignements sont échangés avec nos partenaires nationaux et internationaux afin d'améliorer notre capacité générale de réagir rapidement et efficacement aux menaces. En élaborant des approches stratégiques pour assurer la sécurité de la frontière, nous nous adaptons aux nouvelles menaces qui apparaissent dans le monde tout en faisant en sorte que les frontières du Canada restent ouvertes afin de faciliter les mouvements transfrontaliers légitimes (p. ex. les initiatives de la Frontière intelligente entre le Canada et les États-Unis Notre tâche visant à favoriser la compétitivité économique et les intérêts sociaux et humanitaires du Canada continue d'être prioritaire. L'ASFC est un chef de file mondial dans la recherche et le développement de solutions innovatrices, scientifiques et technologiques permettant de relever les défis de la gestion des frontières.

Alors que l'ASFC se prépare à entrer dans sa deuxième année de fonctionnement, nous concentrerons nos efforts sur les activités clés qui permettront de renforcer encore plus la sécurité du public tout en continuant de façonner une frontière plus invulnérable et plus intelligente. Nos principales priorités pour 2005-2006 sont les suivantes : gestion intégrée de la frontière, base organisationnelle solide, intégrité des programmes, régime de gestion moderne et approche basée sur les connaissances.

ANNEXE VII

Organigramme de l'ASFC

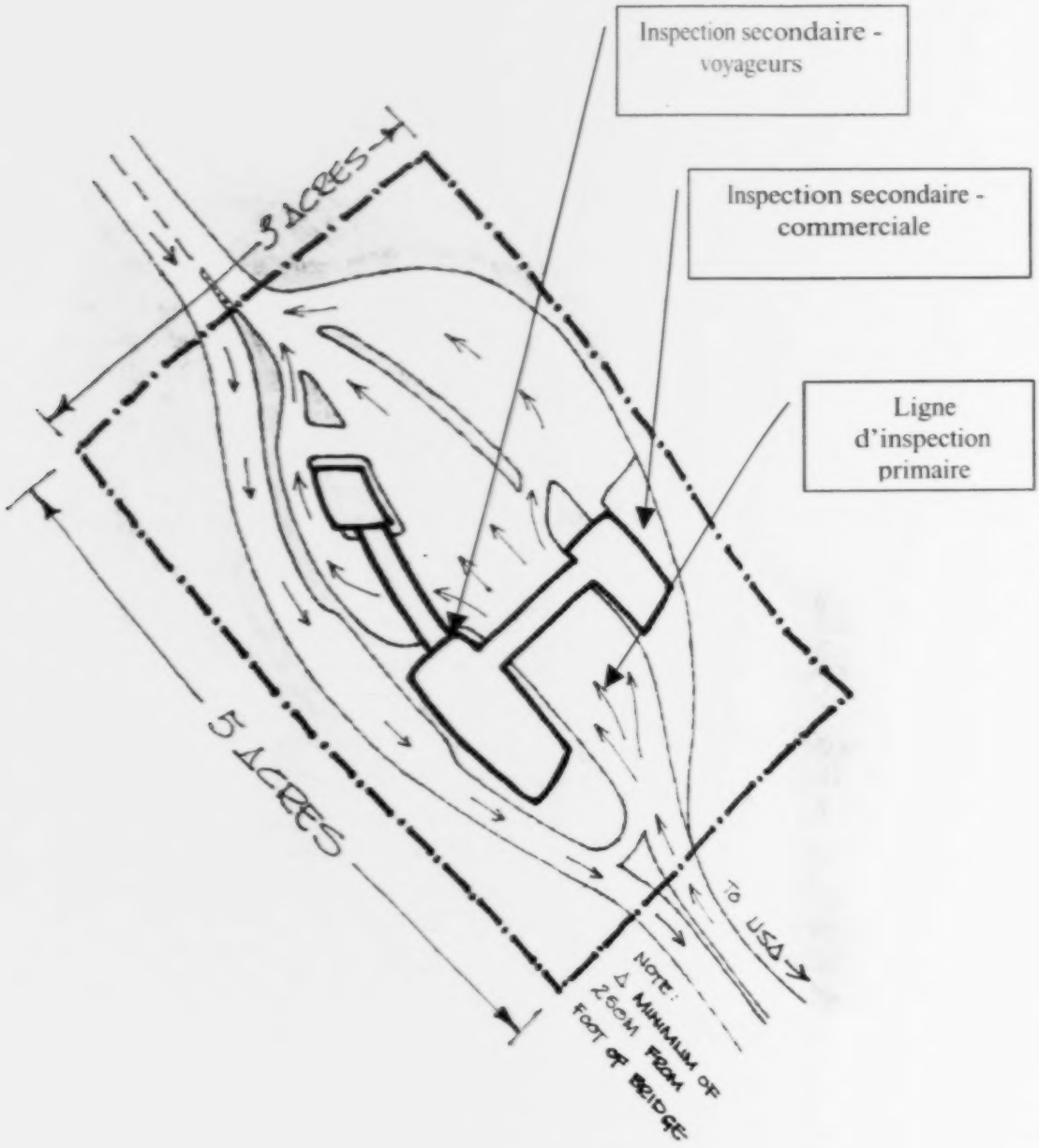
Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada à la demande du Comité



ANNEXE VIII

Schéma d'un poste frontière typique

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la demande du Comité



A) Ligne d'inspection primaire (LIP)

L'expression « ligne d'inspection primaire » (LIP) s'entend du point où la personne entrant au Canada se présente et déclare ses marchandises. Il s'agit du premier mécanisme de contrôle au bureau d'entrée au pays. Dans les modes routier et aérien, l'ASFC dispose de guérites à la LIP à partir desquelles les agents effectuent les entrevues au primaire. Pour les voyageurs qui arrivent par le mode maritime, le processus de dédouanement dépend de l'emplacement et des installations.

Les voyageurs arrivant au Canada par le mode aérien sont tenus de remplir la Carte de déclaration du voyageur avant leur arrivée à la guérite à la LIP dans la zone d'inspection. La carte leur permet d'avoir leur déclaration de citoyenneté et des marchandise prête pour le passage à la LIP où un inspecteur de l'ASFC examine leur déclaration et procède à un bref interrogatoire.

Dans les bureaux d'entrée frontaliers terrestres, les voyageurs qui arrivent à la ligne d'inspection primaire de l'ASFC s'arrêtent à la guérite à la LIP. Ils restent dans leur véhicule pendant qu'un inspecteur procède à l'interrogatoire au primaire. Contrairement à la procédure de déclaration dans les aéroports, le voyageur n'est pas tenu de remplir une carte de déclaration lors de l'interrogatoire dans le mode routier.

Pour les voyageurs arrivant dans le mode maritime, un inspecteur de l'ASFC peut monter à bord du navire à son arrivée. Il examine le manifeste des passagers et la liste des membres d'équipage. Le capitaine du navire est tenu de s'assurer que les passagers qui doivent faire l'objet d'un examen aux fins de l'immigration se présentent à l'ASFC. Le capitaine doit aussi veiller à ce que tous les passagers terminant leur voyage dans un port d'arrivée du Canada se présentent à l'ASFC avec leurs bagages et une carte de déclaration du voyageur dûment rempli.

B) Deuxième ligne d'inspection

L'inspection en deuxième ligne est effectuée afin de vérifier des renseignements ou d'effectuer un examen physique, suite à un renvoi de la LIP. Durant l'inspection, l'agent peut utiliser des outils comme des bases de données du renseignement, du matériel de détection de contrebande, du matériel radioscopique ou des chiens détecteurs.

Les agents de l'ASFC qui travaillent à la LIP peuvent renvoyer une personne qui, selon eux, doit faire l'objet d'un examen plus approfondi afin de déterminer si elle a le droit d'entrer au Canada ou si elle est ou peut être autorisée à entrer et à demeurer au Canada. L'examen des bagages personnels, des marchandises et des moyens de transport est effectué s'il est nécessaire de :

- vérifier ou déterminer si une personne, ainsi que ses bagages, ses marchandises et son moyen de transport, respectent les lois et règlements administrés par l'ASFC et d'autres ministères (c.-à-d. vérification de la déclaration, classification tarifaire, établissement de la valeur);
- de procéder à des examens de personnes, bagages, marchandises et moyens de transport signalés, comme ceux sélectionnés à partir de systèmes d'exécution ou jugés comme pouvant être suspects par une alerte ou un avis de surveillance;
- confirmer ou réfuter les soupçons d'un agent fondés sur des motifs raisonnables et des indicateurs de non observation.

ANNEXE IX

Comparaison entre l'interchangeabilité des services d'inspection et le précontrôle à la frontière terrestre

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada à la demande du Comité

- Le précontrôle exige le transfert des opérations frontalières d'un pays à l'autre.

- Il est appliqué avec succès dans le mode aérien depuis plusieurs décennies, avec des agents des services frontaliers des États-Unis qui assurent le précontrôle des passagers (mais pas du fret aérien) à destination des États-Unis dans certains aéroports canadiens.

- L'application du précontrôle à la frontière terrestre est la prochaine étape naturelle.

- Même si le concept de précontrôle est valable, il n'a pas encore été appliqué et mis à l'épreuve à la frontière terrestre.

- C'est pourquoi les gouvernements ont convenu de procéder à un projet pilote de précontrôle à la frontière terrestre au pont Peace où les fonctions d'inspection à la frontière des États-Unis seront transférées de Buffalo (New York) à Fort Erie (Ontario) et à un autre emplacement, qui n'est pas encore déterminé, où les installations d'inspection canadiennes seront transférées du côté américain de la frontière.

- Le précontrôle à la frontière terrestre permettra de mettre en place des inspections à la frontière où il est le plus logique de le faire et où des espaces seront disponibles pour régler les questions d'embouteillage et de sécurité.

- L'interchangeabilité des services d'inspection est une forme de précontrôle; les fonctionnaires des services frontaliers de chaque pays se rendent dans l'autre pays où ils procèdent aux inspections frontalières.

- Dans le contexte du Canada et des États-Unis l'Agence des services frontaliers du Canada devra transférer ses installations d'inspection du côté américain de la frontière, et le Bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis devra transférer ses fonctions d'inspection du côté canadien du même passage frontalier.

- L'interchangeabilité des services d'inspection peut offrir une plus grande sécurité de l'infrastructure que le précontrôle à la frontière terrestre; cependant, il faut aussi que la configuration topographique des deux côtés du même passage frontalier s'y prête.

- Sur ce dernier point, il est important de noter que le précontrôle à la frontière terrestre est envisagé du côté canadien du pont Peace, en grande partie en raison des contraintes topographiques du côté de Buffalo qui nuisent à des opérations frontalières efficaces. La configuration topographique au pont Peace ne se prête pas à une interchangeabilité efficace des services d'inspection.

ANNEXE X

Sommaire des principales questions à régler au sujet du précontrôle à la frontière terrestre

Préparée par l'Agence des services frontaliers du Canada, à la demande du Comité

- Le Canada et les États-Unis collaborent présentement afin de conclure aussitôt que possible un accord de précontrôle à la frontière terrestre. Même si certaines questions sont complexes, des progrès importants ont été réalisés.

- Des modifications législatives à la *Loi sur le précontrôle* du Canada seront nécessaires afin d'appuyer l'accord de précontrôle à la frontière terrestre avant qu'il ne puisse entrer en vigueur. Ces modifications législatives seront présentées à l'examen du Parlement au cours des prochains mois.

- Le précontrôle à la frontière terrestre sera réciproque, étant donné qu'il répondra aux besoins des fonctionnaires des États-Unis opérant en territoire canadien ainsi que des fonctionnaires du Canada opérant sur le territoire américain.

- Les États-Unis mèneront un projet pilote à Fort Erie (pont Peace). Les fonctionnaires canadiens sont en train de déterminer l'emplacement des opérations du projet pilote de précontrôle à la frontière terrestre sur le territoire américain. L'emplacement choisi sera annoncé en temps voulu.

- La mise en œuvre des projets pilotes de précontrôle à la frontière terrestre nécessitera aussi des modifications importantes à l'infrastructure de la part des exploitants des passages frontaliers. Dès que l'emplacement canadien aura été annoncé, le travail commencera avec le exploitant du passage frontalier en ce qui a trait à la conception et au développement de l'emplacement et aux études d'impact sur l'environnement.

ANNEXE XI

Comparaison des données d'analyse des risques de ModuSpec

Rapport des Services de gestion des risques de ModuSpec

La présente annexe renferme deux versions de la partie traitant des armes à feu de l'Analyse des risques professionnels effectuée par ModuSpec (janvier 2003), soit le brouillon de cette analyse et la version définitive.

Le lecteur pourra comparer les deux versions, voir quelles sont les différences et en déterminer lui même l'importance.

Ce document a été donné au Comité par CEUDA et est disponible en anglais seulement.

Canada Customs JHA

FOR DISTRIBUTION TO NATIONAL HEALTH AND SAFETY POLICY COMMITTEE MEMBERS ONLY

WORKING COPY #1

Canada Customs and Revenue Agency

Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis

Final Report

DRAFT

January 2003

ModuSpec Risk Management Services Canada Ltd
London, Ontario

OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS	CATEGORY: All Functions	IDENTIFIER: AF – 9
Mode: All Field Locations		
Issue: Firearms		

Observations:

Background Information

Up until the introduction of Bill C-18, customs officer's responsibilities under the *Customs Act* and the *Criminal Code Act*, was applicable to all officers. Under the provisions of these acts, CI's have the authority to arrest and detain individuals. To assist in these requirements, CI's are provided with a set of handcuffs, which they can legally use to restraint and control the person under arrest. The handcuffs are carried on the CI's utility belt.

In 1998, Bill C-18, *An Act to amend the Customs Act and the Criminal Code*, authorized 'Designated Customs Officers' to arrest without warrant, persons seeking entry into Canada, whom they believed on reasonable grounds, had committed or were in the process of committing a Criminal Code or other federal offence.

The offences that are the primary focus of Officer Powers enforcement are:

- impaired driving offences
- kidnapped/abducted children
- persons who are the subject of an outstanding warrant
- stolen property

To become a *Designated Officer*, the CI must successfully complete the CCRA approved training course which is comprised of two components – Use of Force training and Officers Powers training. Once they have been properly trained they receive the certification from the regional director. Successfully completion of refresher training is also a requirement to maintain certification.

Designated Officers are provided with two additional tools – a Baton and OC Spray. These tools are also to be worn on the officer's utility belt.

There is provision in CCRA's *Criminal Code Enforcement Policy* that states:
"If for reasons of health and safety a designated officer chooses to withdraw from a situation (i.e. suspected impaired driver; persons(s) in possession of stolen property; person(s) wanted on an outstanding warrant(s), suspected abduction or kidnapping) he/she will report the incident immediately to the responding police agency and request assistance to intercept the suspect(s) in question."

Are Enforcement Tools Adequate?

At site visits, we aggressively inquired through interviews if CI's and Superintendents thought that the tools (Baton and OC Spray) were adequate enough to safely exercise their duties as a designated officer.

There were CI's who thought that the present enforcement tools are inadequate and that they should be granted the right to carry a firearm, the same rights that police officers have.

At all locations visited, this question was brought forward at interviews of CI's, Superintendents and local Safety and Health Committee members. Individuals were asked, *"Should Designated Officers be issued firearms?"* In some cases the interviewee without any prompting brought up the issue.

Without using any scientific survey methodology, the majority of those interviewed said "no" to wearing guns.

During our site visits there were no physical threat incidents witnessed by the consultants. There were however incidents of verbal abuse.

Discussion:

We conclude, based on observations, interview feedback and analysis, that the present tools provided to customs officers are adequate to enforce their responsibilities. Carrying a firearm would not reduce the risks to CI's. The following points are made to support this conclusion:

- Although the frequency of arrests have increased since the introduction of Officer Powers, it appears that the probability of a serious injury occurring has not been increased
- No fatalities, permanent disabilities or extended lost time serious injuries have occurred to a CI as a result of a confrontation with a client in the nearly 3 years since the introduction of Officer's Powers
- Customs Officers are considered peace officers, not a police agency
- CI's are given the authority by the CCRA to terminate an arrest or confrontation if they feel their health and safety will be affected
- CI's have the right and are encouraged to call the local police authority at any time to assist in an arrest or confrontation
- Based on the incident reports and the location where they occurred, police authorities are in the immediate vicinity
- Based on the incident reports, CI's demonstrated their skills and training to diffuse the situations and a firearm in all of these cases would not have been required
- By equipping approximately 4000 customs officers with firearms, there would be an additional 4000 hazards on the job. This dramatically increases the risk of a firearm being discharged and an injury being sustained by a CI or another customs employees or an immigration officer or a member of the travelling public.
- The majority of customs officers do not want to carry a gun.

We are suggesting however to increase police presence at specific locations during certain times. For instance, in Ontario border cities, traffic volume from the USA on weekends and the influx of "undesirables" is ramped up substantially because of border casinos, bingo halls and the lower drinking age. CI's are faced with an increase of detainees and drunk drivers during this time. With police on location, the support and processing of these individuals would add significantly to CI confidence and peace of mind.

At airports, we noticed little presence of policing during international flight arrivals. Their presence could minimize a potential problem, especially on targeted flights.

Recommendations:

1. Customs Services should make a concerted effort to organize a police presence at specific land border locations during certain times (based on regional analysis) and certain events. Some of these locations are:
   - Windsor Tunnel
   - Windsor Bridge
   - Peace Bridge
   - Bluewater Bridge
   - Pacific Highway
   - Lacolle

2. Customs Services should develop a Memorandum of Understanding with all police authorities at international airports that their presence is required in the Baggage Claim and Secondary Inspection areas during the processing of passengers from a targeted flight and for late flight arrivals after midnight.

ModuSpec

risk management

Canada Customs and Revenue Agency

Customs Inspectors and Superintendents Job Hazard Analysis

Final Report

DRAFT

January 2003

ModuSpec Risk Management Services Canada Ltd.
London, Ontario

OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS	CATEGORY: All Functions	IDENTIFIER: AF – 9
Mode: All Field Locations		
Issue: Firearms		

Observations:

Background Information

Up until the introduction of Bill C-18, customs officer's responsibilities under the *Customs Act* and the *Criminal Code Act*, was applicable to all officers. Under the provisions of these acts, CI's have the authority to arrest and detain individuals. To assist in these requirements, CI's are provided with a set of handcuffs, which they can legally use to restraint and control the person under arrest. The handcuffs are carried on the CI's utility belt.

In 1998, Bill C-18, *An Act to amend the Customs Act and the Criminal Code*, authorized 'Designated Customs Officers' to arrest without warrant, persons seeking entry into Canada, whom they believed on reasonable grounds, had committed or were in the process of committing a Criminal Code or other federal offence.

The offences that are the primary focus of Officer Powers enforcement are:

- impaired driving offences
- kidnapped/abducted children
- persons who are the subject of an outstanding warrant
- stolen property

To become a *Designated Officer*, the CI must successfully complete the approved training course which is comprised of two components – Use of Force training and Officers Powers training. Once they have been properly trained they receive the certification from the regional director. Successfully completion of refresher training is also a requirement to maintain certification.

Designated Officers are provided with two additional tools – a Baton and OC Spray. These tools are also to be worn on the officer's utility belt.

There is provision in CCRA's *Criminal Code Enforcement Policy* that states:
"If for reasons of health and safety a designated officer chooses to withdraw from a situation (i.e. suspected impaired driver; persons(s) in possession of stolen property; person(s) wanted on an outstanding warrant(s); suspected abduction or kidnapping) he/she will report the incident immediately to the responding police agency and request assistance to intercept the suspect(s) in question."

Are Enforcement Tools Adequate?

At site visits, we aggressively inquired through interviews if CI's and Superintendents thought that the tools (Baton and OC Spray) were adequate enough to safely exercise their duties as a designated officer.

There were CI's who thought that the present enforcement tools are inadequate and that they should be granted the right to carry a firearm, the same rights that police officers have.

At all locations visited, this question was brought forward at interviews of CI's, Superintendents and local Safety and Health Committee members. Individuals were asked, *"Should Designated Officers be issued firearms?"* In some cases the interviewee without any prompting brought up the issue.

During our site visits there were no physical threat incidents witnessed by the consultants. There were however incidents of verbal abuse.

Discussion:

We conclude, based on observations, interview feedback and analysis, that the present tools provided to customs officers are adequate to enforce their responsibilities. Carrying a firearm would not reduce the risks to CI's. The following points are made to support this conclusion:

- Although the frequency of arrests have increased since the introduction of Officer Powers, it appears that the probability of a serious injury occurring has not been increased
- No fatalities, permanent disabilities or extended lost time serious injuries have occurred to a CI as a result of a confrontation with a client in the nearly 3 years since the introduction of Officer's Powers
- Customs Officers are considered peace officers, not police officers
- CI's are given the authority by Canada Customs to terminate an arrest or confrontation if they feel their health and safety will be affected
- CI's have the right and are encouraged to call the local police authority at any time to assist in an arrest or confrontation
- Based on the incident reports and the location where they occurred, police authorities are in the immediate vicinity
- Based on the incident reports, CI's demonstrated their skills and training through the Use of Force Continuum to diffuse situations and a firearm in all of these cases would not have been required
- By equipping customs officers with firearms, there is the introduction of additional hazards on the job. This dramatically increases the risk of a firearm being discharged and an injury being sustained by a CI or another customs employees or an immigration officer or a member of the travelling public.
- Based on approximately 200 interviews the majority of customs officers (about 75%) do not believe carrying a gun is necessary.

Our conclusion to not issue firearms to uniformed customs officers is upheld by the RCMP Commissioner. In a March 2001 letter from the RCMP Commissioner to the CCRA Commissioner (Appendix II), he states that he does not support the idea of supplying customs officers with firearms. Some of his rational is based in part on the following exerts from the letter:

"I believe that the issue of arming customs officers is based primarily on the perception that carrying a firearm is the only option for handling difficult situations. However, in reality, this can be more of a liability than a solution, and can significantly increase the danger with which the officers must contend"

"Despite the best training practices, there is always the potential that during a confrontation, armed officers may have their own firearm taken from them and turned against them or the general public."

Recommendation:

1. Customs Services **should** not issue firearms to Customs Superintendents and Inspectors.

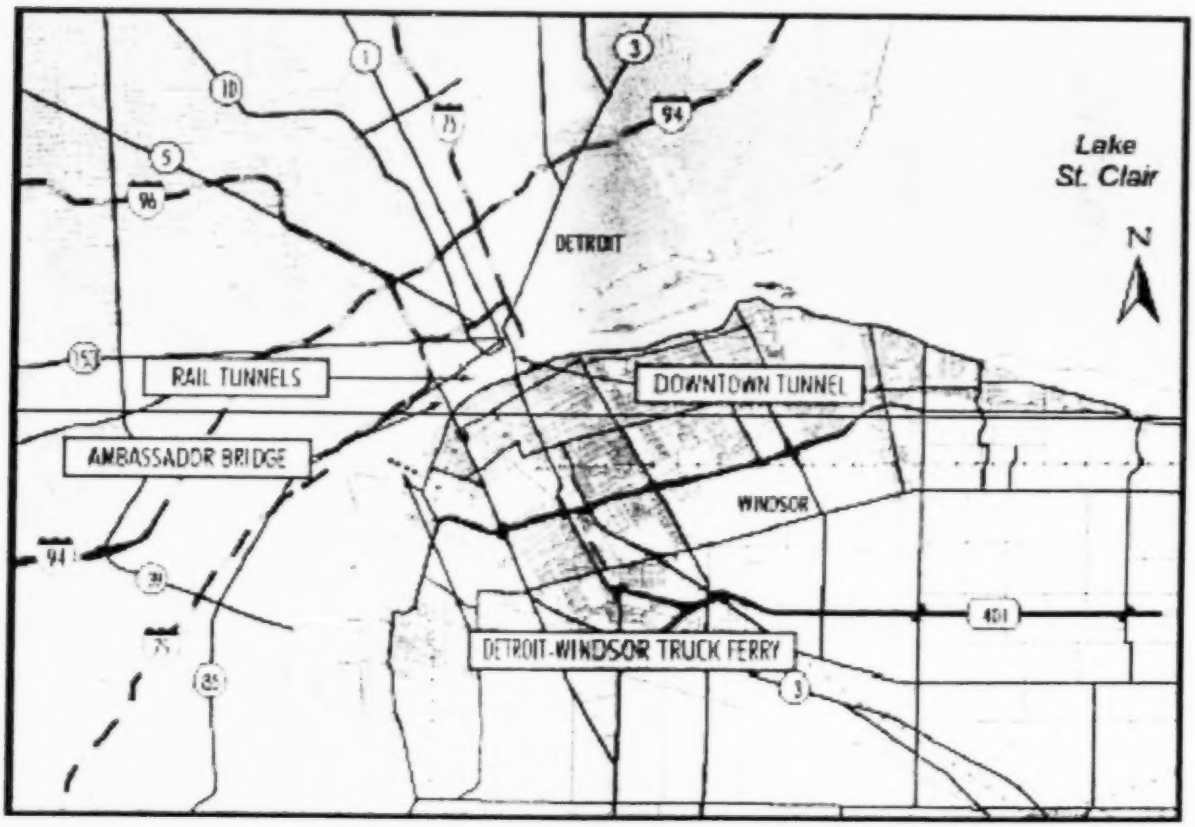
APPENDIX XII

Calendrier de construction jusqu'à 2013

ANNEXE XIII

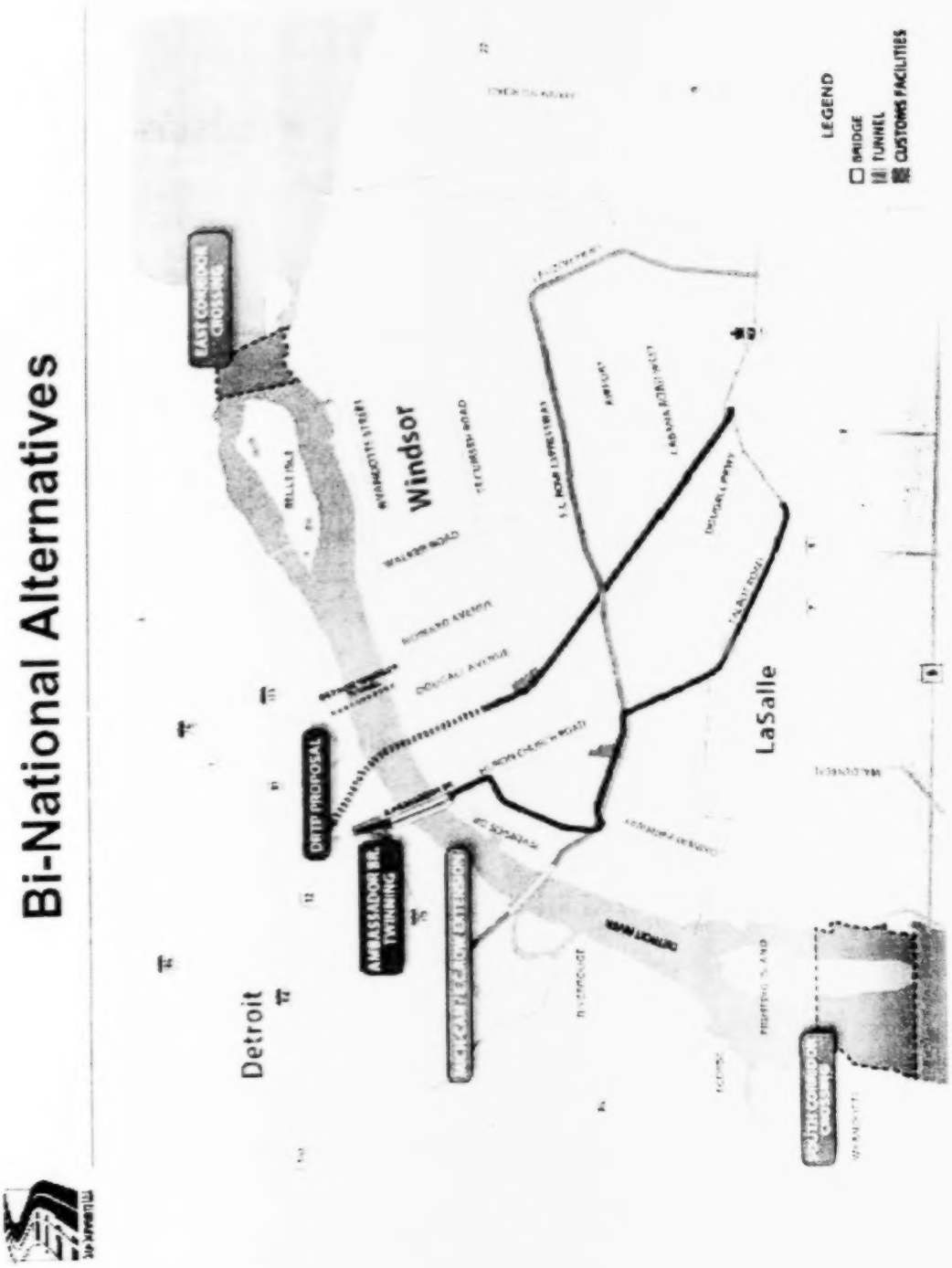
Sommaire des options de passage à Windsor-Detroit du rapport Schwartz

Ci-dessous est un schéma des passages à Windsor-Detroit.



Ce diagramme est disponible en anglais seulement.

Source : Michigan Department of Transportation and U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, "Draft Purpose and Need Statement," 1. Disponible à : http://www.partnershipborderstudy.com/pdf/DraftPurpose&Need_WEB.pdf. Dernière visite : 6 juin 2005.



Ce diagramme est disponbile en anglais seulement.

Source : Courtoisie de Sam Schwartz Engineering, LLC.

ANNEXE XIV

Opinion du Légiste sur la constitutionalité des dispositions de dérogation semblable à ceux aux États-Unis

Par porteur

L'honorable Colin Kenny, président
Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense
Le Sénat

Le 2 juin 2005

Monsieur le Ssénateur,

Au nom du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, vous avez demandé si le Parlement du Canada pourrait légalement était habilité à adopter une disposition de dérogation semblable à celle à l'étude par le Congrès aux États-Unis dans le cadre du projet de loi H.R. 418, la *Real ID Act of 2005*. La disposition américaine en question modifierait l'alinéa 102(c) de la *Illegal Immigration Reform and Immigrant Responsibility Act of 1996* (8 U.S.C. 1103 note). En fait, vous voulez savoir si le Parlement du Canada a le pouvoir nécessaire pour adopter une disposition analogue.

À mon avis, le Parlement du Canada peut adopter une disposition analogue en l'adaptant au contexte canadien. Par contre, vu le caractère distinct de nos constitutions, structures administratives et valeurs nationales ainsi que la différence des problèmes sociaux ciblés, la loi comporterait des variations.

Contexte

La disposition, dans le contexte américain, est issue d'une exigence législative existante aux termes de laquelle le Procureur général, en consultation avec le Commissaire de l'immigration et de la naturalisation, doit prendre les

mesures nécessaires afin d'assurer la construction rapide de routes et d'obstacles aux États-Unis en vue d'empêcher l'immigration illégale dans des régions connaissant un taux élevé d'immigrants illégaux, plus particulièrement la région de San Diego. L'amendement proposé remplacerait le pouvoir actuel du Procureur général de déroger à deux lois fédérales sur l'environnement en élargissant celui du Secrétaire du département de la sécurité intérieure de déroger à toutes les lois nécessaires en vue d'assurer la construction rapide des obstacles et des routes. Le pouvoir actuel est insuffisant pour empêcher les retards causés par les adversaires du projet de construction qui ont invoqué la loi californienne pour faire valoir leurs arguments. C'est ce problème qu'on cherche à contourner par cette disposition. L'amendement empêcherait les parties touchées par l'exécution de cette clause dérogatoire de réclamer une révision judiciaire ou des dommages-intérêts.

Votre préoccupation vient du fait que votre Comité estime que le gouvernement fédéral doit accélérer la construction d'infrastructures frontalières clés dans la région de Windsor-Détroit. Selon le Comité, la situation actuelle s'assimile à un état d'urgence parce qu'une perturbation importante de la circulation à un poste frontalier existant menacerait la sécurité du Canada. Le Comité croit que le gouvernement fédéral, en collaboration avec les autorités américaines, devrait créer un autre poste frontalier le plus tôt possible.

Par conséquent, alors que la mesure américaine est une mesure d'immigration ayant une incidence sur la sécurité et l'environnement, la mesure canadienne que recommande votre Comité viserait essentiellement la sécurité nationale et aurait des répercussions sur les ponts et tunnels internationaux, le commerce, l'immigration et peut-être l'environnement et d'autres éléments.

Questions constitutionnelles

En vertu de quelle autorité le Parlement pourrait-il adopter une clause de dérogation?

Du point de vue des lois fédérales, le pouvoir d'adopter des lois est assorti du pouvoir de les modifier et de les révoquer, et, par voie de conséquence, d'y déroger également. Le Parlement peut prévoir une dérogation aux lois fédérales et l'a fait par le passé.

En ce qui concerne les lois provinciales, la Constitution du Canada autorise le Parlement fédéral à adopter des lois qui interviennent dans un domaine de

compétence provinciale. Si une loi fédérale est adoptée relativement à un champ de compétence fédérale et qu'elle « [...] *est en conflit avec une loi provinciale, aux termes de la doctrine de la suprématie, la loi fédérale l'emporte sur la loi provinciale* » [traduction libre] (Peter Hogg, *Constitutional Law of Canada* (3rd), p. 16-17). Le recueil des lois fédérales renferme de nombreuses dispositions qui lient expressément Sa Majesté en droit d'une province.

Quel champ de compétence constitutionnelle le fédéral peut-il invoquer relativement aux postes frontaliers internationaux et à leur sécurité? L'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867* confère au Parlement le pouvoir de légiférer pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada relativement à toutes les questions ne figurant pas dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés aux législatures des provinces. Au sujet du pouvoir de légiférer pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement, le professeur Hogg parle des lacunes, des préoccupations nationales et des situations d'urgence.

Un autre champ de compétence fédérale est l'effet combiné du paragraphe 91(29) et de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. L'alinéa 92(10*a*) soustrait à la compétence provinciale les travaux et entreprises s'étendant au-delà des limites de la province. Le paragraphe 91(29) est la disposition corollaire qui confère au Parlement la compétence de légiférer relativement aux catégories de sujets exclusivement assignés aux législatures des provinces.

De plus, l'alinéa 92(10)*c*) accorde expressément au Parlement le pouvoir de déclarer les travaux, bien qu'entièrement situés dans la province, être pour l'avantage général du Canada.

Par conséquent, même si les frontières en tant que telles ne sont pas des champs de compétence expressément assignés en vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, soit le Parlement a actuellement compétence à l'égard des postes frontaliers aux termes de l'effet combiné de l'alinéa 92(10)*a*) et du paragraphe 91(29), soit il peut s'attribuer cette compétence au moyen d'une ou plusieurs déclarations faites en vertu de l'alinéa 92(10)*c*).

Plusieurs autres champs de compétence fédérale qui sont énumérés sont également pertinents, notamment : la dette et la propriété privée (par. 91(1.12)); la réglementation du trafic et du commerce (par. 91(2)); la milice, le service

militaire et le service naval, et la défense du pays (par. 91(7)); les passages d'eau (*ferries*) entre une province et tout pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces (par. 91(13)); la naturalisation et les aubains (par. 91(25)); la loi criminelle (par. 91(27)); l'agriculture et l'immigration (par. 95).

Ces champs de compétence fédérale donnent lieu à l'exercice de pouvoirs que l'on peut noter en particulier : les mesures touchant la Le gouvernement fédéral peut se prévaloir du pouvoir que lui confèrent ces champs de compétence pour légiférer en matière de sécurité nationale, celles touchant ddes travaux à caractère local et d'es entreprises s'étendant au-delà des limites des provinces et ainsi que dess travaux déclarés être à l'avantage général du Canada, et celles faisant appel au ainsi qu'en matière de pouvoir de dépenser.

Quant à la question de la sécurité nationale, la sanction royale a été donnée le 23 mars 2005 à la *Loi sur le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile*, qui crée le nouveau ministère et abroge la *Loi sur le ministère du Solliciteur général*. D'autres lois tombent sous la rubrique générale de la sécurité nationale, notamment la *Loi sur la défense nationale*, la *Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité*, la *Loi sur les mesures d'urgence* et la *Loi sur la protection civile*.

Le projet de loi C-44, intitulé *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence*, est actuellement à l'étude par le Parlement. L'un des objectifs de ce projet de loi est de centraliser certaines décisions concernant les ponts et tunnels internationaux. L'article 63 de ce projet de loi modifierait plusieurs dispositions de la *Loi sur les transports du Canada*, en ajoutant notamment les articles 172.14 à 172.19 et l'article 172.2, qui figureraient sous le titre « Sûreté ». Ces dispositions autorisent le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à prendre des règlements concernant la sûreté des ponts et tunnels internationaux. Elles autorisent également le ministre à donner des directives d'urgence s'il est d'avis qu'il existe une menace immédiate. Il s'agit là de l'exercice d'un pouvoir plus particulier et plus restreint.

Quant à l'infrastructure elle-même, de par sa simplicité et sa certitude, une déclaration selon laquelle des travaux sont à l'avantage général du Canada présente un intérêt particulier, et cette option n'a pas été oubliée par le passé. Par exemple, l'article 2 de la *Loi concernant l'acquisition, l'exploitation et l'aliénation du Tunnel Windsor-Détroit par la cité de Windsor*, L.C. 1987, ch. 55, déclare le tunnel être un travail et une entreprise à l'avantage général du Canada.

Voir également le nouvel article 172.03 proposé pour la *Loi sur les transports du Canada* que l'on trouve à l'article 63 du projet de loi C-44.

Le pouvoir de dépenser est davantage relié à la construction d'une nouvelle infrastructure qu'à la clause dérogatoire proposée. Le Parlement exerce son pouvoir de dépenser d'une foule de façons. Même si l'exercice de ce pouvoir n'est pas toujours apprécié et qu'il suscite parfois la controverse, selon le professeur Hogg : « [...] l'aspect le plus intéressant de la loi est que le Parlement fédéral peut dépenser ou prêter de l'argent au gouvernement, à l'institution ou à l'individu de son choix aux fins qu'il détermine et qu'il peut assortir sa décision d'accorder une subvention ou un prêt de conditions de son choix, y compris de conditions qu'il ne peut imposer directement par voie législative » [traduction libre] (p. 6-17).

Tout exercice du pouvoir fédéral doit naturellement faire l'objet d'un examen en vue de déterminer s'il respecte la *Charte canadienne des droits et libertés*.

En outre, alors que la *Charte* ne protège pas expressément le droit de propriété, la *Déclaration canadienne des droits* le fait. L'article 1 de cette loi quasi-constitutionnelle reconnaît le droit de l'individu à la jouissance de ses biens et de ne s'en voir privé que par l'application régulière de la loi. Il précise que toute loi du Canada, à moins qu'une loi du Parlement ne déclare expressément qu'elle s'appliquera nonobstant la *Déclaration*, doit s'interpréter et s'appliquer de manière à ne pas supprimer ou enfreindre la *Déclaration*.

Questions d'adaptation

Le fait qu'il est possible de faire une chose ne signifie pas qu'elle peut être faite de n'importe quelle façon. Elle doit être faite correctement dans le cadre de l'exercice légitime du pouvoir en respectant les paramètres applicables. En adaptant la notion de la clause de dérogation au contexte canadien, il faut prendre en considération les points suivants.

En conférant ou en exerçant le pouvoir de dérogation, le Canada voudra tenir compte de ses obligations internationales, particulièrement celles concernant les États-Unis. Il voudra par exemple prendre en compte ses obligations aux termes du *Traité des eaux limitrophes internationales* adopté en vertu de la *Loi*

du traité des eaux limitrophes internationales, et le rôle du Conseil international mixte créé pour l'administrer. Ses obligations en matière de libre-échange sont un autre exemple. Il voudra également tenir compte de ses obligations internes, contractuelles ou autres.

Alors que le Parlement pourrait vouloir limiter la capacité d'entraver ou de retarder la construction d'infrastructures frontalières en conférant au gouvernement exécutant un pouvoir de dérogation et en exerçant ce pouvoir, il pourrait naturellement anticiper les objections soulevées relativement à l'abolition de la révision judiciaire et il se pourrait que les Canadiens ne soient pas intéressés à priver les individus touchés de leur droit de recourir aux tribunaux en vue de réclamer des dédommagements.

Enfin, le Parlement voudra faire preuve de prudence en conférant le pouvoir de dérogation en mettant en place un mécanisme prévoyant son exercice. Alors que le ministre responsable de l'application d'une mesure de sécurité nationale pourrait être le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, la nature inhabituelle d'un tel pouvoir de dérogation laisse croire qu'il serait préférable de conférer l'exercice de cette responsabilité politique au gouverneur en conseil.

En espérant que ces renseignements vous seront utiles, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ssénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Mark Audcent

ANNEXES XV

Biographies des membres du Comité

L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Le sénateur Atkins a fait une carrière longue et émérite dans le domaine des communications, en l'occurrence comme cadre dans le secteur de la publicité. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaire santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti

progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du très hon. Brian Mulroney et du très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick).

L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il est le lauréat d'un prix Juno, d'un prix Gémeaux et du Grand Prix du Disque.

De 1968 à 1983, il a animé The Tommy Banks Show à la télévision. Le sénateur Banks a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 1986, des XV^{es} Jeux olympiques d'hiver et de divers autres événements marquants et il a été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques au Canada, aux États-Unis et en Europe.

Le sénateur Banks a été président fondateur de l'Alberta Foundation for the Performing Arts. Il est titulaire d'un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan et d'un doctorat honorifique en droit de l'Université de l'Alberta et lauréat du prix Sir Frederick Haultain. Il a également été reçu Officier de l'Ordre du Canada et décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta.

Tommy Banks a été convoqué au Sénat le 7 avril 2000. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.

Ce natif de Calgary qui a toujours vécu en Alberta est déménagé à Edmonton en 1949 où il vit avec Ida, leurs enfants devenus adultes et leurs familles.

L'honorable JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Le sénateur Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région de Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Le sénateur Cordy a en outre oeuvré auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, et au jury des prix littéraires de Dartmouth. Elle a aussi fait du bénévolat pour son église à Dartmouth.

Le sénateur Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Elle est actuellement membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Comité des affaires sociales, des sciences et de la technologie. Elle est vice-présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et vice-présidente de la section canadienne de l'Association parlementaire du Commonwealth.

L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie du Comité sénatorial de l'agriculture et des forêts, de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renauld à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.

L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL, sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984. Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, membre du Comité intérim sur la sécurité nationale et membre du Comité permanent de la régie interne. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régiment aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du

Sous-comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Association parlementaire Canada-Europe, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne et directeur du Conseil de l'Atlantique Nord du Canada.

L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1969 à 1979, il a exercé au bureau de premier minstre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense et vice-président du Comité spécial sur les drogues illicites. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca

Site web : http://sen.parl.gc.ca/ckenny

L'hon. MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et est président du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siége au conseil d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et Sentry Select Capital Corp. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut (ancien président), du Festival de Stratford (ancien président), de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate (directeur), de la Fédération du saumon Atlantique - Canada (président), du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo (président, conseil d'administration) et de l'Université McGill (gouverneur).

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval et a été décerné des doctorats honorifiques en loi civile de Mount Allison University en 2001 et du University of New Brunswick en 2002. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.

L'honorable JIM MUNSON, sénateur

Jim Munson est mieux connu des Canadiens comme éminent journaliste et spécialiste des affaires publiques. Il a été mis en nomination deux fois pour un Prix Gémeaux en reconnaissance de son excellence en journalisme.

À titre de journaliste, il a été reporter pendant près de trente ans, plus récemment comme correspondant pour le réseau de télévision CTV. Durant toutes ces années, il a su mettre à profit ses connaissances, son savoir-faire et son talent d'observateur perspicace des gens et de la politique pour présenter aux auditeurs canadiens d'excellents reportages télévisés de toutes les régions du Canada et des quatre coins du monde. Il a assuré la couverture d'événements nationaux comme la campagne électorale des gouvernements de Pierre Trudeau, de Joe Clark et de Brian Mulroney, ainsi que d'événements internationaux comme la guerre entre l'Iran et l'Iraq, la guerre du Golfe et le massacre de la place Tiananmen à Beijing le 4 juin 1989.

Après une brève période de consultation auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, il s'est joint au cabinet du premier ministre, tout d'abord comme conseiller spécial en communications avant d'être promu directeur des Communications.

Jim Munson a été convoqué au Sénat le 10 décembre, où il représente la province de l'Ontario.

Il est actuellement membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense, du Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration et du Comité des langues officielles.

Jim Munson est né à Woodstock (Nouveau-Brunswick). Sa femme Ginette et lui vivent à Ottawa avec leurs deux fils.

L'honorable PIERRE CLAUDE NOLIN, sénateur

Le sénateur Pierre Claude Nolin a été nommé au Sénat par le premier ministre Mulroney le 18 juin 1993, à titre de représentant du district de Salaberry, au Québec.

Depuis ce temps, il s'est toujours montré très actif sur la scène parlementaire canadienne et internationale. Il occupe actuellement les fonctions de vice-président du Comité sénatorial de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il est aussi membre du Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles et du Comité mixte d'examen de la réglementation. De 1999 à 2002, il a présidé le Comité spécial du Sénat sur les drogues illégales.

Au niveau international, il est vice-président de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et rapporteur général de la Commission des sciences et de la technologie.

Le sénateur Nolin est avocat de profession et est membre du Barreau du Québec depuis 1977. Il a travaillé au sein de plusieurs cabinets d'avocats.

Avant sa nomination au Sénat, il a fait de la politique active, occupant des postes clés à l'intérieur comme à l'extérieur du gouvernement fédéral. Il a été chef de cabinet du ministre des Travaux publics de 1984 à 1986, et ensuite adjoint spécial du premier ministre Brian Mulroney. Il a quitté le gouvernement fédéral pour assumer les fonctions de directeur général du Parti progressiste-conservateur du Canada. Il a aussi été coprésident de la campagne électorale de 1997.

Natif de Montréal, le sénateur Nolin est le fils de l'honorable Jean-Claude Nolin, juge de la Cour supérieure du Québec, et de Jacqueline Quevillon. Il est marié à Camille Desjardins et le couple a trois enfants, Simon, Louis et Virginie.

ANNEXE XVI

Biographies du secrétariat du Comité

Le major-général (à la retraité) G. Keith McDonald, Conseiller militaire principal

Le major-général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major-général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major-général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le major-général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à

l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.

Barry A. Denofsky, Conseiller à la sécurité nationale

Barry Denofsky a récemment pris sa retraite au terme de 35 années de service au sein du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). M. Denofsky est entré à la GRC en janvier 1969 et à travaillé comme agent de la paix en Saskatchewan, en Alberta et au Québec. En 1972, il a été muté au Service de sécurité de la GRC, où il a participé à diverses enquêtes sur la sécurité nationale. Après la création du SCRS, en 1984, il s'est intéressé aux dossiers et a participé aux enquêtes du nouveau service concernant la sécurité nationale.

M. Denofsky a occupé divers postes fonctionnels et de gestion de niveau supérieur au sein du SCRS, notamment ceux de Chef, Contre-espionnage, Région du Québec; de directeur général adjoint, Opérations, Région d'Ottawa; de directeur général adjoint, Contre-terrorisme, Direction générale de la GRC, Ottawa; et de directeur général, Contre-espionnage, Direction générale de la GRC, Ottawa. Lorsqu'il a pris sa retraite du SCRS, M. Denofsky était directeur général, Recherche, analyse et production, Direction générale de la GRC, Ottawa. À ce titre, il était chargé de produire et de fournir au gouvernement des produits analytiques de toutes sources relatifs aux menaces à la sécurité du Canada.

M. Denofsky a aussi représenté le SCRS pendant de nombreuses années aux réunions du Comité spécial OTAN, à Bruxelles, en Belgique. Le Comité spécial est une organisation de services de sécurité et de renseignement représentant toutes les nations membres de l'OTAN. En 2002, M. Denofsky était président du Groupe de travail du Comité spécial OTAN.

M. Denofsky est diplômé de la University of Toronto et détient un diplôme d'études supérieures en administration publique de la Carleton University, d'Ottawa. Il est membre du Conseil consultatif du Canadian Centre of Intelligence and Security Studies (CCISS) de la Carleton University. Il est marié et père de deux enfants.

Dr. Grant Dawson, Analyste

Grant Dawson s'est joint à la Direction de la recherche parlementaire en mars. Il est l'attaché de recherche du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Le Dr Dawson a obtenu son double baccalauréat avec spécialisation (histoire et anglais) et sa maîtrise (histoire) de l'Université du Manitoba et son doctorat en histoire de l'Université Carleton à Ottawa. Sa dissertation constitue le premier examen critique du processus décisionnel du gouvernement canadien concernant sa contribution au déploiement de troupes dans le cadre des opérations de paix en 1992. Parmi les sujets de recherche d'intérêt particulier pour le Dr Dawson, mentionnons l'histoire diplomatique et militaire du Canada, l'histoire de la paix (notamment les écrits de Jean de Bloch), le maintien de la paix et la consolidation de la paix. Le Dr Dawson a publié dans le «Journal of Contemporary History» (article de tête en janvier 2002), «International Journal» (printemps 2000) et dans les éditions 2001 et 2003 du recueil d'essais de politique étrangère «Canada Among Nations».

Dr Dawson a donné des cours au Collège militaire royal de Kingston et a bénéficié d'une bourse de recherches doctorales du ministère de la Défense nationale et du Forum sur la sécurité et la défense en 2001-2002 et 2002-2003.

Liam Price, Analyste

Liam Price s'est joint à la Direction de la recherché parlementaire de la Bibliothèque du Parlement en janvier 2004. Il est attaché de recherche pour le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Price a obtenu un baccalauréat *cum laude* en sciences, Programme du service extérieur (études en sécurité internationale) de l'Université Georgetown de Washington, DC, et une maîtrise en litérature (études en sécurité internationale) de l'Université St. Andrews d'Écosse. M. Price a également obtenu de l'Université Georgetown un certificat en diplomatie des affaires internationales et il a participé à l'élaboration d'un cours sur le Canada et la mondialisation. Il a également remporté la médaille Krogh et la médaille pour l'apprentissage, la paix et la liberté, et a été choisi comme conférencier à la collation des grades.

Les plus récentes études de M. Price portent sur la théorie des relations internationales post-positivistes, les interventions militaires face au terrorisme et l'émergence de compagnies militaires privées au Sierra Leone.

Daniel Charbonneau, Greffier

Dan est arrivé à la Direction des comités du Sénat comme greffier de comité en 2001 et a travaillé pour plusieurs comités, soit les comités permanents de la sécurité nationale et de la défense; des affaires sociales, des sciences et de la technologie; et de l'agriculture et des forêts, et le Comité spécial des drogues illicites.

Dan détient un B.A. en science politique avec spécialisation en gouvernement canadien de l'Université Laurentienne. Étudiant, il était actif dans le campus et a occupé plusieurs postes clés à l'*Association des étudiantes et étudiants francophones* (AEF), notamment celui de président-directeur général. Il a été membre du sénat académique de l'université et de plusieurs de ses comités. Une fois diplômé, il a continué de s'occuper des affaires de l'université à titre de membre du conseil d'administration de l'Association des anciens de l'Université Laurentienne.

De 1995 à 2000, Dan a été adjoint spécial et agent de relations publiques d'un député de la Chambre des communes.

Actuellement, il étudie à temps partiel au Collège Algonquin pour devenir sommelier.

Jodi Turner, Greffière

Entrée à la Direction des comités du Sénat en janvier 2005, Jodi Turner est cogreffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Mme Turner a obtenu baccalauréat ès arts *cum laude* avec double spécialisation (français et études politiques) ainsi qu'une maîtrise *cum laude* en administration publique (spécialisation en politique canadienne) de l'Université du Manitoba.

Avant de se joindre au Comité, Mme Turner a été chef de cabinet du Président du Sénat de 2002 à 2005 et vice-présidente de Research for Western Opinion Research à Winnipeg, Manitoba, de 2000 à 2002.

Kevin Pittman, Greffier législatif

Il a étudié en histoire à l'Université Memorial à Terre-Neuve, puis il a obtenu un diplôme de l'Université Laval en sciences politiques.

Ayant passé son diplôme, Kevin est allé en Corée du Sud où il a enseigné dans une école secondaire de la ville de Taegu pendant trois ans.

À son retour d'Asie, il a entrepris des études supérieures en analyse de politiques à l'Université Laval.

Kevin vient de commencer à travailler au Sénat comme greffier législatif dans le mois de septembre 2004. Auparavant, il était agent d'interprétation à la Direction des Programmes parlementaires destinés au public de la Bibliothèque du Parlement.

Sa passion de longue date pour l'histoire et la politique a beaucoup influencé son choix de carrière.